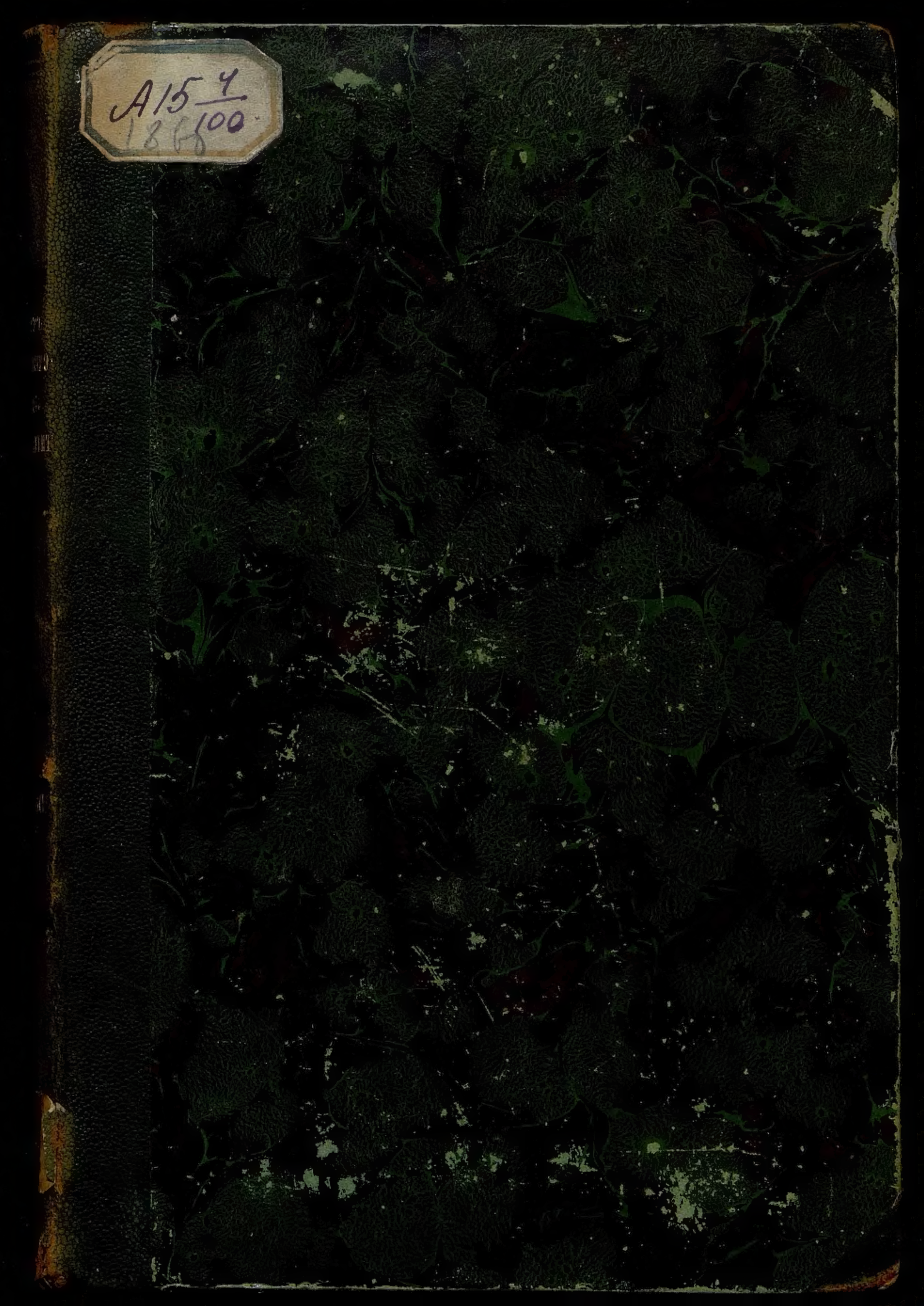
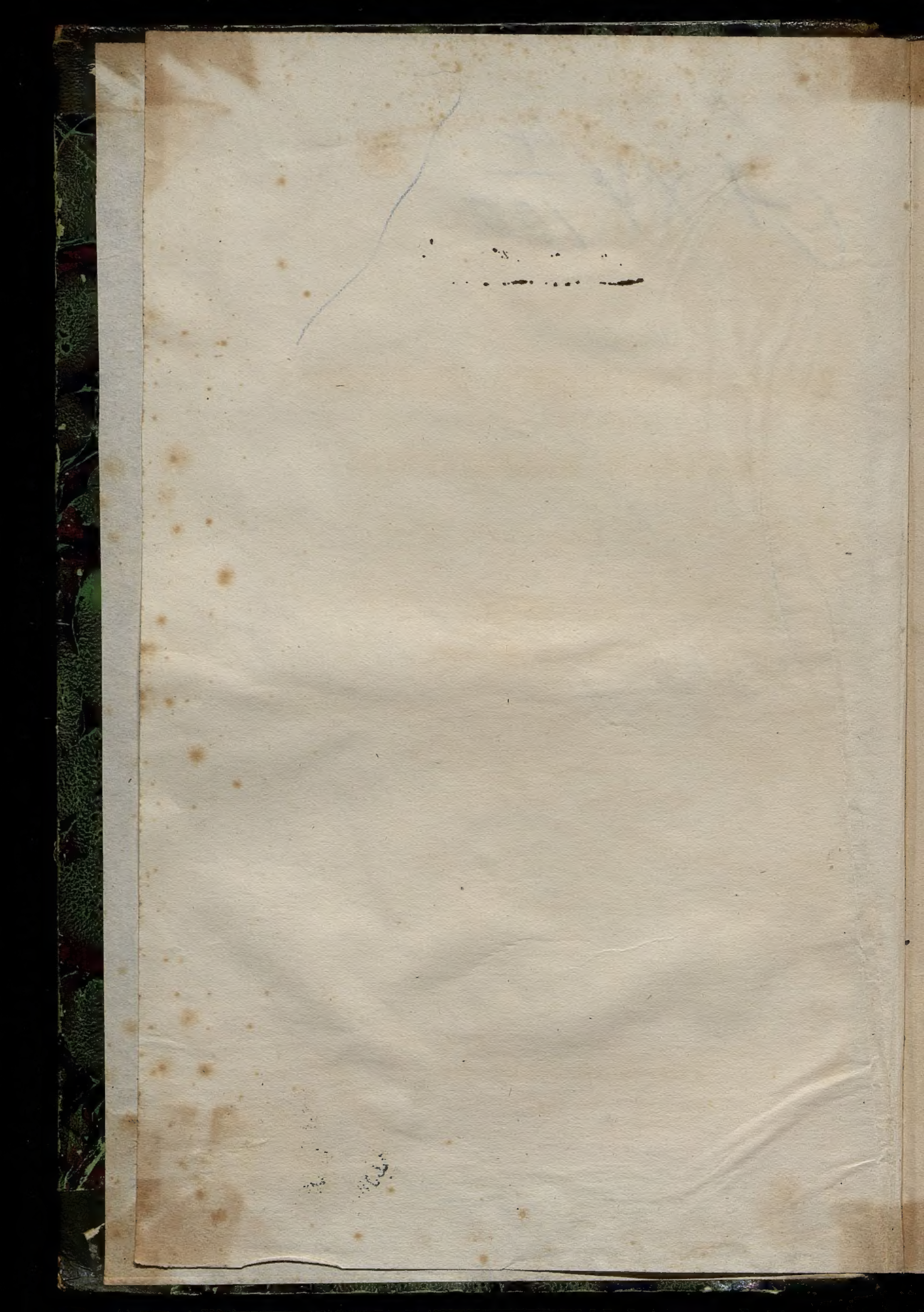

A15 4/100
1868



ОТЧЕТЪ

О ДѢЙСТВІЯХЪ

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ЗА 1860 ГОДЪ,

ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ

КОНТРЪ-АДМИРАЛОМЪ ВОЕВОДСКИМЪ.

(Приложеніе къ Морскому Сборнику.)

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМІИ НАУКЪ.

1861.

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Настоящій отчетъ о дѣйствіяхъ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ, по свойству предметовъ, входящихъ въ кругъ обязанностей, возложенныхъ на Департаментъ Высочайше утвержденнымъ 27-го Января того же года положеніемъ объ Общемъ образованіи управленія Морскимъ вѣдомствомъ, подраздѣляется на *двѣнадцать* слѣдующихъ отдѣловъ:

I. О кораблестроеніи.

Въ этомъ отдѣлѣ заключаются также свѣдѣнія о снабженіи судовъ механизмами.

II. Объ исправленіи судовъ и ихъ механизмовъ.

III. О разборѣ и продажѣ старыхъ судовъ, а также объ обращеніи военныхъ судовъ въ портовыя и подъ блокшифы.

IV. О вооруженіи судовъ и снабженіи ихъ запасами.

V. О заготовленіи и передачѣ въ порты матеріаловъ, вещей и металловъ.

VI. Объ устройствѣ портовъ и адмиралтействъ.

VII. О заводахъ и ихъ дѣятельности.

VIII. О рабочихъ силахъ.

IX. О движеніи денежныхъ и матеріальныхъ капиталовъ по кораблестроительной части.

X. О денежной и матеріальной отчетности.

XI. О мѣрахъ, принятыхъ къ успѣшному введенію въ дѣйствіе новаго положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ и вообще по дѣлопроизводству; и

XII. О мѣрахъ и распоряженіяхъ, состоявшихся въ 1860 году по Департаменту къ улучшенію кораблестроительной части и о надобностяхъ, предстоящихъ въ семъ отношеніи.

ОТДѢЛЪ I.

О КОРАБЛЕСТРОЕНІИ.

НАЛИЧНОЕ ЧИСЛО СУДОВЪ.

Въ 1860 году всѣхъ судовъ, считая въ томъ числѣ и строящіяся, состояло:

Паровыхъ судовъ:

Кораблей	9
Фрегатовъ	13
Корветовъ	22
Клиперовъ	12
Пароходо-фрегатовъ	9
Канонирскихъ лодокъ	79
Яхтъ	2
Шкунъ	25
Военныхъ транспортовъ	8
Малыхъ пароходовъ	49
Паровыхъ барказовъ и катеровъ	11
Плавучихъ доковъ	3
Итого	242

На всѣхъ этихъ судахъ въ общей сложности:

Паровыхъ нарицательныхъ силъ	36.935
Число орудій	2.374

Парусныхъ:

Кораблей	10
Фрегатовъ	6
Корветовъ	3
Бриговъ	5
Шкунъ	17
Люгеровъ	2
Тендеровъ	3
Транспортовъ	13
Яхтъ	12
Итого	71

Число орудій 1,477
Всего паровыхъ и парусныхъ судовъ. 313
На нихъ орудій. 3.851
Кромѣ того *портовыхъ* и *ластовыхъ* судовъ, разныхъ наименованій. . . 474.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ ВЪ 1860 Г.

1) **111-пушечный корабль «Императоръ Николай 1-й».**

Корабль построенъ изъ курляндскаго дуба и частью изъ лиственицы. Спущенъ на воду, въ присутствіи Государя Императора, 18-го Мая, а 18-го Августа отведенъ въ Кронштадтъ, на гидравлическомъ плавучемъ докѣ, для окончательной отдѣлки, установки механизма и вооруженія.

Для обезпеченія благополучнаго спуска корабля на воду, согласно съ заключеніемъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, совмѣстно съ Капитаномъ надъ С.-Петербургскимъ Портомъ и Командиромъ корабля, приняты были слѣдующія мѣры:

а) Для ослабленія напора теченія рѣки на корабль, при выходѣ его изъ устья элинга, съ тою цѣлію, чтобы корабль не прижало къ лѣвой дамбѣ, поставлены были поперегъ теченія, въ шахматномъ положеніи, винтовыя канонирскія лодки, а палы съ лѣвой стороны элинга обиты были войлокомъ и обложены матами, на случай если бы корабль коснулся ихъ.

б) Имѣлся въ совершенной готовности, подъ парами, буксирный пароходъ.

и в) Положенъ былъ въ рѣку якорь, вѣсомъ до 150 пуд., съ толстымъ при немъ кабельтовомъ, на особомъ барказѣ.

По спускѣ на воду корабль углубился:

Ахтеръ-штевнемъ	18 ф.	16 д.
Форъ-штевнемъ	14 »	6 »

Размѣренія корабля:

Длина	233 ф.	6 д.
Ширина	58 »	$3\frac{1}{2}$ »
Глубина интрюма...............	24 »	11 »

Углубленіе въ полномъ грузу:

Форъ-штевня..................	25 »	2 »
Ахтеръ-штевня	26 »	— »
Водоизмѣщеніе	5.426 тон.	
Строевыхъ тоннъ	$3.468\frac{53}{94}$	

Ко времени спуска корабля на воду, онъ былъ доведенъ до $\frac{5}{6}$ частей его готовности; стоимость его простиралась до 799.987 руб. 75 коп.

Строителями корабля были:

1) Со времени приступленія къ составленію чертежей и смѣтъ на постройку корабля, именно: съ Сентября 1853 по Сентябрь 1855 года, Корабельный Инженеръ-Капитанъ Шаттенъ, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Генералъ-Маіора Гринвальда.

2) Съ Сентября 1855 по Октябрь 1856 года, Генералъ-Маіоръ Чернявскій.

3) Съ Октября 1856 по Сентябрь 1857 года, Штабсъ-Капитанъ Павловъ; и

4) Съ Сентября 1857 года Поручикъ Михайловъ.

Послѣдніе оба подъ наблюденіемъ Генералъ-Маіора Чернявскаго.

Окончательная отдѣлка корабля въ Кронштадтѣ поручена г. Михайлову.

Новое положеніе о выдачѣ корабельнымъ инженерамъ наградныхъ денегъ, за построеніе вновь, тимберованіе и исправленіе судовъ, удостоилось Высочайшаго утвержденія 14-го Марта 1860 года.

Посему лица, участвовавшія въ построеніи корабля «Императоръ Николай 1-й», имѣли право на полученіе вознагражденія за работы, произведенныя на кораблѣ съ 14-го Марта 1860 года по день спуска, по новому положенію.

Въ слѣдствіе сего, Адмиралтействъ-Совѣтъ (журналъ 12-го Сентября, ст. 21.834), согласно съ представленіемъ Департамента, положилъ:

«Лицамъ, находившимся при строеніи корабля «Императоръ Николай 1-й», съ 14-го Марта 1860 года, по день спуска корабля на воду, въ вознагражденіе трудовъ ихъ, назначить 2% съ суммы, составляющей, пропорціонально смѣтному исчисленію, стоимость работъ, произведенныхъ въ означенный промежутокъ времени, т. е. съ 49.663 руб. 15 коп.—*девять сотъ девяносто три* руб. *двадцать шесть* коп., и изъ нихъ половину (496 р. 63 к.) выдать *строителю;* одну четверть (248 руб. $31\frac{1}{2}$ коп.)—*его помощникамъ*, а другую (248 р. $31\frac{1}{2}$ коп.)—*кондукторамъ* и *комендорамъ.*»

Какъ постройка корабля производилась Поручикомъ Михайловымъ, подъ наблюденіемъ Генералъ-Маіора Чернявскаго, то возникъ вопросъ: кому изъ сихъ лицъ слѣдуетъ выдать деньги, присужденныя Адмиралтействъ-Совѣтомъ *строителю* корабля?

Адмиралтействъ-Совѣтъ, имѣя въ виду, что постройка корабля «Императоръ Николай 1-й», начата была Генералъ-Маіоромъ Чернявскимъ, и что назначенный впослѣдствіи Поручикъ Михайловъ исполнялъ работы подъ непосредственнымъ наблюденіемъ и руководствомъ Генералъ-Маіора Чернявскаго, какъ относительно правильности и прочности постройки, такъ и въ отношеніи спуска корабля на воду, журналомъ 2-го Ноября 1860 г. ст. 21.858, призналъ, что наградныя деньги, назначенныя строителю корабля «Императоръ Николай 1-й», должны быть выданы Генералъ-Маіору Чернявскому.

По ограниченности средствъ столярныхъ мастерствъ въ портахъ, столярныя работы на кораблѣ не могли быть произведены казенными средствами и казенными матеріалами.

По этому, на эти работы и отдѣлку каютъ на кораблѣ ассигновано было, по смѣтѣ на 1860 годъ, 25.000 рублей серебромъ.

При исчисленіи этой суммы, взято въ основаніе, что подобный же расходъ по 131 пушечному кораблю «Синопъ», обошелся въ 27.494 руб.

Бывшій Командиромъ корабля, Капитанъ 1-го ранга Панафидинъ ходатайствовалъ объ отдачѣ означенныхъ работъ на кораблѣ столярному мастеру *Дейстеру*, какъ лично ему извѣстному по его искусству въ этомъ дѣлѣ и отчетливому выполненію работъ на многихъ военныхъ судахъ нашего флота.

Первоначально Дейстеръ согласился принять на себя эти работы, по составленнымъ на оныя описи и смѣтѣ, за ассигнованную сумму, въ чемъ и далъ подписку; впослѣдствіи же, когда новый Командиръ корабля, Капитанъ 1-го ранга Изыльметьевъ нашелъ нужнымъ произвести дополнительныя работы по столярной части, изъ коихъ нѣкоторыя удостоились одобренія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Дейстеру отданы, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, всѣ столярныя работы по кораблю за 27.000 руб.

Распоряженіе это утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 21-го Декабря ст. 20.900.

Машина для корабля въ 600 силъ, кромѣ котловъ, изготовлена въ Англіи на заводѣ Гомфрейса, за 27.000 фун. стерл. (189 т. р. сер.), съ доставкою и установкою. Она уже доставлена въ Кронштадтъ.

Котлы изготовлены на Ижорскомъ заводѣ и обошлись казнѣ, вмѣстѣ съ желѣзными дымогарными трубками, выписанными изъ Англіи, въ 45 т. р. сер.; такимъ-образомъ общая стоимость механизма простирается до 234 т. р. сер., а каждой нарицательной силы — до 390 руб.

2) **45-ти пушечный фрегатъ «Ослябя».**

Фрегатъ построенъ изъ дуба и частью изъ лиственицы, казенными средствами.

По недостатку казенныхъ мастеровыхъ, нанято было вольнонаемныхъ: въ 1859 году — на 21.865 р. 92 к. и въ 1860 году — на 42.127 р. 26 коп., всего на 63.993 р. 18 к. Кромѣ того, всѣ столярныя работы на фрегатѣ, меблировка и устройство каютъ производятся съ подряда, за 18 т. рублей, столярныхъ дѣлъ мастерами Дейстеромъ и Шмидтомъ.

Фрегатъ спущенъ на воду, въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, 8-го Октября, а

16-го отведенъ въ Кронштадтъ на гидравлическомъ плавучемъ докѣ, для окончательной отдѣлки, установки механизма и вооруженія.

Общая стоимость фрегата, при спускѣ его на воду, простиралась до 506.708 рублей.

По спускѣ на воду фрегатъ углубился:

Ахтеръ-штевнемъ	16 ф.	1 дюм.
Форъ-штевнемъ	12 »	$8\frac{1}{2}$ »

Размѣренія фрегата:

Длина	230 »	— »
Ширина	46 »	6 »
Глубина интрюма	23 »	10 »

Углубленіе въ полномъ грузу:

Форъ-штевня	18 »	6 »
Ахтеръ-штевня	20 »	6 »
Водоизмѣщеніе	2.958,75 тон.	
Строевыхъ тоннъ	$2.280\frac{1}{94}$ »	

Къ строенію фрегата приступлено 16-го Ноября 1857 г.

Строителями его были:

1) Съ начала постройки до Сентября 1858 года, Корабельный Инженеръ Подполковникъ Карповскій.

2) Съ этого времени до 21-го Января 1860 г., Генералъ-Маіоръ Дмитріевъ; и

3) По случаю назначенія г-на Дмитріева Инспекторомъ Кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта, — Поручикъ Шведе, которому поручена и окончательная отдѣлка фрегата въ Кронштадтѣ.

По кораблестроительной части, фрегатъ готовъ былъ къ спуску въ половинѣ Іюля мѣсяца; но самый спускъ замедлился въ слѣдствіе затрудненій, которыя встрѣчены были при производствѣ работъ по устройству перемычки, для осушенія устья элинга и надлежащаго за тѣмъ осмотра и повѣрки спусковаго фундамента.

Эти работы были окончены и перемычка разобрана ко 2-му Октября.

Изготовленіе для фрегата машины, въ 360 силъ, за 175.732 р. 50 коп., начато было въ С.-Петербургскомъ Галванопластическомъ Литейномъ и Механическомъ Заведеніи; дальнѣйшее же исполненіе заключеннаго съ заведеніемъ контракта по сему предмету было передано, какъ объ этомъ объяснено въ отчетѣ за 1859 годъ, С.-Петербургскимъ заводчикамъ Карру и Макферзену.

По воспослѣдовавшему Высочайшему соизволенію на заказъ для фрегата «Пересвѣтъ» новаго механизма, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, по журналу Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, изволилъ разрѣшить: «изготовленные на заводѣ Карра и Макферзена котлы для прежняго механизма фрегата «Пересвѣтъ» поставить на фрегатъ «Ослабя», согласно съ предположеніемъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота; котлы же, сдѣланные для фрегата «Ослабя», обратить въ запасъ, для употребленія на одномъ изъ колесныхъ пароходовъ или на другомъ суднѣ, по усмотрѣнію Главнаго Инженеръ-Механика.»

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Главный Инженеръ-Механикъ нашелъ необходимымъ замѣнить нѣкоторыя части механизма новыми и сдѣлать нѣкоторыя приспособленія въ паровомъ ящикѣ. — На исполненіе этихъ работъ, за 6.997 руб., заключенъ контрактъ съ заводчиками, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 30 Іюля ст. 21.736).

Такимъ образомъ механизмъ для фрегата «Ослабя» будетъ стоить 182.729 руб. 50 коп.

Механизмъ готовъ и устанавливается на фрегатъ.

3) **17-ти пушечный корветъ «Богатырь».**

Корветъ построенъ изъ дуба и частью изъ лиственицы. Спущенъ на воду, въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, 6-го Сентября, а 9-го отведенъ, на гидравлическомъ плавучемъ докѣ, въ Кронштадтъ, для окончательной отдѣлки, установки механизма и вооруженія.

Строителемъ корвета былъ Корабельный Инженеръ Штабсъ-Капитанъ *Коршиковъ*.

Постройка производилась съ подряда, по контракту, заключенному 23-го Сентября 1858 г. съ Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ, изъ собственныхъ его дубовыхъ лѣсовъ и матеріаловъ, за 190 т. руб. сер., съ отпускомъ отъ казны: 46 т. куб. фут. лиственицы, 2.466 сосновыхъ бревенъ, мѣднаго болтоваго крѣпленія, мѣдныхъ листовъ и гвоздей для подводной обшивки, желѣзныхъ ридерсовыхъ полосъ, вещей заводской выдѣлки, входящихъ въ корпусъ судна, кромѣ кницъ, и 9.844 человѣкъ конопатчиковъ и другихъ казенныхъ мастеровыхъ, какъ указателей, всего на сумму до 167.290 руб. Посему стоимость корпуса корвета обойдется въ 357.290 р.

Ко времени спуска на воду, употреблено казенныхъ матеріаловъ и мастеровыхъ на . . 78.044 р. 63 к.

Подрядчику заплачено . . . . 134.000 »

Слѣдовательно стоимость корвета, при спускѣ его на воду, простиралась до . . . . . 212.044 » 63 »

По спускѣ на воду, корветъ углубился:

Ахтеръ-штевнемъ . . . . 13 ф.

Форъ-штевнемъ . . . . 11 »

Размѣренія корвета:

Длина между перпендикулярами . . . . . 220 ф.

Ширина съ обшивкою . . . . 39 » 4 д.

Глубина интрюма . . . . 14 » 10 »

Углубленіе въ полномъ грузу:

Форъ-штевня . . . . 17 » 3 »

Ахтеръ-штевня . . . . 19 » 3 »

Водоизмѣщеніе . . . . 2.155 тон.

Строевыхъ тоннъ . . . . $1.586^{41}/_{94}$.

Машина для корвета, въ 360 силъ, изготовлена на заводѣ Берда.

По первоначальнымъ предположеніямъ, механизмъ долженъ былъ обойтись въ 171.000 рублей. Между тѣмъ, въ началѣ 1859 г., Кораблестроительный Техническій Комитетъ призналъ необходимымъ сдѣлать другіе, увеличенные, котлы и нѣкоторыя измѣненія въ самомъ механизмѣ. Въ слѣдствіе сего, съ

разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, прежніе котлы, съ дымовою трубою и запасными вещами, сданы въ Кронштадтскіе экипажескіе магазины въ запасъ, а въ замѣнъ оныхъ заказаны заводчику Берду новые котлы за 55.210 р., которые впослѣдствіи признано полезнымъ увеличить, за что заплачено Берду еще 13.394 р. 47 к.; кромѣ того, сдѣланы заводчикомъ контрбалансы за 580 р., и другой предохранительный клапанъ за 250 р.; передѣлки же по механизму заводчикъ обязался сдѣлать за 7.500 р. Такимъ образомъ весь механизмъ стоитъ, не считая новыхъ котловъ, 192.724 р. 47 к., или 535 р. за каждую силу.

4) **Корабельный гидравлическій плавучій докъ, изъ пяти частей.**

Двѣ части дока спущены были на воду въ 1859, а остальныя три въ 1860 году, изъ коихъ послѣдняя 26-го Іюня.

Спускъ всѣхъ частей дока, кромѣ четвертой, былъ успѣшенъ; четвертая же часть, при спускѣ остановилась.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ, которому поручено было изслѣдовать причину неудачи спуска четвертой части плавучаго дока, нашелъ: «1-е, что главная причина остановки этой части дока состояла въ томъ, что сало, намазанное на подводныя части спусковыхъ фундаментовъ, еще въ прошломъ году, дѣйствіемъ волненія было смыто, а самые фундаменты, вѣроятно, нѣсколько были покрыты пескомъ, нанесеннымъ водою, хотя, предъ спускомъ, они и были очищены по возможности; сало же на полозьяхъ, хотя и было намазано въ надлежащемъ изобиліи, но, во время спуска, стерлось и потому не могло отвратить сильнаго тренія полозьевъ по подводнымъ фундаментамъ, ибо, въ весьма жаркій день спуска, оно, сдѣлавшись слишкомъ мягкимъ, стерлось съ полозьевъ прежде схода ихъ къ водѣ; — 2) что тѣ три подводные фундамента, изъ числа всѣхъ шести, которые сдѣланы на вновь забитыхъ сваяхъ, осѣли противу прежнихъ, служившихъ еще для спуска камелей; отчего произошло не равномѣрное давленіе дока на фундаменты, что̀ увеличило треніе на фундаментахъ, лежащихъ на старыхъ, не осѣвшихъ сваяхъ, и тѣмъ способствовало еще болѣе къ остановкѣ дока; — 3) что, судя по полозьямъ, изодраннымъ гвоздями (какъ это оказалось при осмотрѣ), треніе полозьевъ по доскамъ спусковыхъ фундаментовъ было столь

велико, что доски эти даже тащились за полозьями и оттого гвозди, скрѣплявшіе ихъ съ сосновыми насадками на сваяхъ, вытянулись изъ своихъ мѣстъ и бороздили шляпками по полозьямъ, увеличивая тѣмъ еще болѣе затрудненіе при стаскиваніи дока, и 4) что если бы подводные фундаменты были устроены прочнѣе и крѣпленіе настилки ихъ было бы благонадежнѣе,—такъ чтобы гвозди не могли выходить изъ своихъ мѣстъ,—то, хотя бы, по неимѣнію сала на подводныхъ частяхъ фундаментовъ, докъ и остановился, все же можно было бы стащить его безъ большихъ усилій и расходовъ и въ менѣе продолжительное время.»

Постройка спусковыхъ фундаментовъ произведена въ 1859 г., по распоряженію морской строительной части, съ подряда, купцомъ Быковымъ, подъ наблюденіемъ Инженера Морской Строительной части Штабсъ-Капитана *Соколова.*

6-го Мая произведено было испытаніе надъ затопленіемъ первой части дока; оно не сопровождалось благопріятными результатами, но и не имѣло никакихъ дурныхъ послѣдствій. При дальнѣйшихъ испытаніяхъ дока оказалось, что погрузить успѣшно какую-либо одну часть дока, и при томъ на теченіи, весьма трудно, даже, можно сказать, невозможно, потому что при той плавучести, которою обладаетъ докъ, для погруженія его, приходится употреблять значительное количество балласта. Такъ, при погруженіи дока, для ввода въ оный корабля «Императоръ Николай I-й», употреблено было баласта до 40.000 пудовъ.

Проводка на докѣ означеннаго корабля поручена была въ полное распоряженіе Капитана 1-го ранга *Римскаго-Корсакова.* Подробныя свѣдѣнія о проводкѣ корабля помѣщены въ 13-й книжкѣ Морскаго Сборника за 1860 годъ. Здѣсь упоминается объ этомъ въ нѣсколькихъ словахъ, только для полноты настоящихъ свѣдѣній о докѣ.

12-го Іюля, всѣ пять частей дока были сплочены и готовы принять корабль. Въ ночь на 13-е, докъ затопили, ввели въ него корабль и, установивъ его, начали выкачивать воду. Помпы работали весь день 13-го числа и до вечера 14-го, но приподняли корабль изъ воды всего на два фута, и больше онъ не поднимался. Оказалось, что въ бассейнахъ, въ которыхъ установлены помпы, давленіемъ воды повредило внутреннія пере-

борки, такъ, что вся вода, которую помпы способны были поднимать, выливалась опять внутрь, прежде чѣмъ уходила наружу.

Это заставило вывести корабль изъ дока и принять мѣры къ исправленію замѣченныхъ поврежденій.

Положено было: 1) отдаточныя трубы помпъ, выкачивающихъ воду изъ дока, удлинить и прибавить къ нимъ колѣнчатыя трубы, выведя ихъ за бортъ и снабдивъ клапанами для произвольнаго закрыванія и открыванія оныхъ; и 2) сдѣлать въ бассейнахъ добавочное скрѣпленіе.

Вмѣстѣ съ тѣмъ приступлено было къ соображеніямъ, какъ устранить препятствіе, которое представляли собою, для правильнаго подъема дока, крайніе его понтоны, выходившіе за предѣлы киля корабля болѣе чѣмъ на половину своей длины, т. е. около 34 футъ.

Вслѣдствіе сего, найдено было, что, для подъема и проводки корабля, достаточно будетъ четырехъ понтоновъ. Всѣ соображенія, какія представлялись на счетъ возможности исполнить это предположеніе, оправдались на дѣлѣ.

Къ 10-му Августа докъ вновь готовъ былъ для подъема корабля, который и введенъ былъ въ него на другой день. Хотя сначала выкачка воды изъ дока пошла не совсѣмъ удачно и приходилось, по временамъ, останавливать дѣйствіе помпъ, но, за всѣмъ тѣмъ, на другой день, къ 7-ми часамъ вечера, вода была откачена, а къ вечеру 15-го числа, съ дока и корабля снятъ былъ балластъ.

Среднее углубленіе дока оказалось около $8\frac{1}{2}$ футовъ; средніе же понтоны сидѣли до 9-ти футовъ.

Съ разсвѣтомъ 18-го числа, докъ съ кораблемъ двинулся, имѣя для поддержки противъ теченія, буксирный пароходъ и пять канонирскихъ лодокъ, а пароходъ «Ястребъ» сзади, вмѣсто руля. Но вскорѣ засвѣжѣвшій W вѣтеръ заставилъ докъ бросить якорь; тоже повторилось и на другой день. Только къ 4-му часу утра 20-го числа докъ подошелъ къ 17-ти футовой глубинѣ, гдѣ его ожидали пароходо-фрегаты «Рюрикъ» и «Грозящій», на буксирѣ которыхъ докъ къ 10 часамъ утра былъ уже на восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ, гдѣ и остановился для погрузки балласта.

22-го Августа, докъ былъ переведенъ на мѣсто избранное для его затопленія, между Кроншлотомъ и фортомъ Меншиковъ.

23-го числа въ 6-ть часовъ утра начали напускать воду, а черезъ два часа, корабль благополучно выведенъ изъ дока.

Постройка дока производилась съ подряда, Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ, подъ наблюденіемъ и по проекту Капитана *Тиренштейна.*

По заключенному съ Кудрявцевымъ контракту, 15-го Іюня 1857 г., онъ обязался произвести работы по постройкѣ дока оптомъ за 263.550 р., съ отпускомъ отъ казны: 12 т. пуд. желѣза, $50.418^{7}/_{12}$ куб. фут. лиственицы, сосноваго лѣса, какой потребуется и 13.119 казенныхъ мастеровыхъ; кромѣ того, по недостатку казенныхъ конопатчиковъ, предоставлена была ему же, Кудрявцеву, оконопатка дока, по всѣмъ частямъ, за 33 т. руб., съ отпускомъ отъ казны недостававшихъ противу смѣты 2000 пуд. пеньки. Считая стоимость отпущенныхъ отъ казны предметовъ, предполагали, что докъ будетъ стоить до 436.884 р.; но какъ впослѣдствіи по доку произведены были дополнительныя работы средствами порта, а также и подрядчикомъ сверхконтрактныя работы, то, для опредѣленія полной стоимости дока потребованы надлежащія свѣдѣнія отъ Конторы надъ С. Петербургскимъ портомъ.

Въ отчетѣ за 1859 годъ сказано, что для выкачки изъ дока воды положено было снабдить каждую его часть двумя паровыми машинами, въ 6-ть силъ каждая, съ центробѣжными помпами, и что машины эти заказаны были заводчикамъ Карру и Макферзену за 28.500 р. по контракту, заключенному съ ними 24-го Марта 1859 года.

Сверхъ того въ 1860 году заводчики произвели слѣдующія работы:

1) Изготовили и установили на докѣ 6-ть ручныхъ форсированныхъ помпъ за . . . . 1050 руб.

2) Установили отпущенныя отъ порта таковыя же четыре помпы за . . . . 380 »

и 3) Удлинили отдаточныя трубы у помпъ и прибавили къ нимъ колѣнчатыя трубы, за . . . . 3090 »

Итого. . . 4.520 руб.

За тѣмъ, общая стоимость доковыхъ помпъ и водокачательныхъ машинъ составляетъ 33.020 руб., въ чемъ и сдѣланъ

окончательный съ заводчиками расчетъ, на основаніи разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 7-го Декабря ст. 21.889).

5) **Большой съ двумя палубами флашхоутъ**, для пристани Императорскихъ пароходовъ.

Длина флашхоута 110 футъ.

По смѣтамъ о постройкѣ флашхоута и на немъ павильона, казенными средствами, исчислено было матеріаловъ для флашхоута на 1086 руб. $\frac{1}{4}$ коп. и для павильона на 852 р. $89\frac{1}{2}$ коп., итого 1938 р. $89\frac{3}{4}$ коп. Строителемъ флашхоута и павильона былъ Инженеръ Полковникъ Лемуанъ.

и 6) При С. Петербургскомъ портѣ построены слѣдующія *гребныя суда:*

Въ Новомъ-Адмиралтействѣ.

Для портоваго употребленія 4-хъ весельная гичка.

На Охтенской верфи.

Для фрегата «Ослябя»: 20-ти весельный барказъ, 14-ти вес. полубарказъ, 14 вес. катеръ, 6 вес. вельботъ и 2 вес. ялъ; для г. *Павловска* — 4 вес. ялъ; для г. *Царскаго Села* — 4 вес. и 2 вес. ялы, а также окончены постройкою: въ *Павловскѣ* — одинъ понтонъ и одинъ перевозочный плотъ и въ *Гатчинѣ* — одинъ понтонъ.

Сверхъ вышеупомянутыхъ судовъ, въ 1860 г. къ С. Петербургскому порту доставлены гражданиномъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ *Френсисомъ*, согласно заключенному съ нимъ контракту, *тридцать три* гребныя судна, верeечной постройки, изъ желобчатаго галванизированнаго желѣза.

Каждое изъ этихъ судовъ строитель снабдилъ: желѣзными уключинами, деревяннымъ рулемъ, съ румпелемъ и заспинною доскою.

По свидѣтельству особой Коммиссіи, всѣ суда оказались вполнѣ удовлетворительными.

За всѣ 33 судна заплачено Френсису, нераздѣльно, 12.665 р.

Гребныя суда этой системы, какъ показалъ опытъ, выдерживаютъ, безъ ослабленія корпуса, удары о твердыя тѣла; воздушныя непроницаемыя отдѣленія, устроенныя въ этихъ судахъ въ носу и кормѣ, даютъ имъ возможность держаться съ людьми на водѣ и въ тѣхъ случаяхъ, если бы суда были залиты водою;

сверхъ того они, будучи несравненно прочнѣе деревянныхъ, обходятся не дороже послѣднихъ, одинаковыхъ съ ними размѣровъ.

О размѣреніяхъ гребныхъ судовъ, построенныхъ Френсисомъ, а также о нѣкоторыхъ особенностяхъ ихъ постройки помѣщены свѣдѣнія въ отчетѣ за 1859 годъ.

Суда эти, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

Кронштадтскому порту отдано............	14
С. Петербургскому........................	6
Астраханскому...........................	3
Ревельскому.............................	1
На гидравлическій плавучій докъ..........	2
Дирекціи маяковъ и лоціи Балтійскаго моря....	6
Къ строенію Петровскаго мола (на Каспійскомъ морѣ)............................	1
	33.

Изъ числа означенныхъ гребныхъ судовъ, предоставленныхъ Кронштадтскому порту, 6-ти вес. вельботъ находился лѣтомъ въ распоряженіи начальника 2-й промѣрной партіи Лейтенанта *Николева* и возвращенъ къ порту съ помятымъ бокомъ въ подводной части. Контора надъ Кронштадтскимъ портомъ, сообщивъ объ этомъ Кораблестроительному Департаменту, доставила рапортъ Николева.

Изъ рапорта видно, что вельботъ Френсиса употреблялся на греблѣ при благопріятной погодѣ, для промѣрныхъ работъ около Кронштадтской косы; что во время промѣра вблизи береговъ, вельботъ безпрестанно имѣлъ удары подводной частью о камни, въ особенности же подвергался ломкѣ при ежедневномъ вытаскиваніи на берегъ въ продолженіи полутора мѣсяца; что, вслѣдствіе этихъ причинъ, произошли въ подводной части вельбота впадины, но и при этомъ вельботъ не текъ. Между тѣмъ какъ у деревянныхъ вельботовъ, при тѣхъ же обстоятельствахъ, образовывались въ подводной части продольныя трещины и отваливалась замазка; какъ они, такъ и всѣ остальныя промѣрныя шлюпки, кромѣ вельбота Френсиса, значительно текли и требовали частаго исправленія, а нѣкоторыя изъ нихъ совершенной перемѣны.

Лейтенантъ Николевъ полагаетъ, что желѣзные вельботы были бы вполнѣ удобны для береговыхъ промѣрныхъ работъ, если бы ихъ сдѣлать изъ болѣе толстаго желѣза и имѣть на нихъ паруса.

Г. Френсисъ сообщилъ, что вельботы его системы, употребляемые для прибрежныхъ промѣрныхъ работъ въ Америкѣ, дѣйствительно сдѣланы изъ болѣе толстаго желѣза и имѣютъ паруса.

Б. СУДА, ПОСТРОЙКА КОИХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

На Галерномъ Островкѣ:

1) 51-пушечный фрегатъ «Димитрій Донской».

Работы, начатыя 23-го Октября 1858 года, доведены до $^{6}/_{10}$ частей готовности фрегата. Закладка фрегата происходила 28-го Іюля 1859 г. Строеніе фрегата отдано, по контракту, заключенному 23-го Сентября 1858 г., Почетному Гражданину Кудрявцеву, за 400 т. р., изъ дубовыхъ лѣсовъ и матеріаловъ подрядчика и его мастеровыми, но съ отпускомъ отъ казны: 75.000 куб. фут. лиственицы, 5.905 штукъ сосновыхъ бревенъ, мѣдныхъ листовъ и гвоздей для подводной обшивки, мѣднаго болтоваго крѣпленія, 10.500 пудовъ желѣза, желѣзныхъ ридерсовыхъ полосъ, дѣльныхъ вещей, входящихъ въ корпусъ судна, и 21.334 человѣка казенныхъ мастеровыхъ—*указателей*. Сверхъ того за устройство добавочныхъ кильсоней, которые Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ положить на всѣхъ вновь строящихся судахъ, подрядчику слѣдуетъ уплатить 1.500 рублей. Включивъ цѣнность казенныхъ средствъ, общая стоимость фрегата будетъ простираться до 672.000 р. Спустить фрегатъ предполагается въ 1861 году.

Размѣренія фрегата:

Длина между перпендикулярами	272 ф.
Ширина съ обшивкою	51 »
Глубина интрюма	17 » 10 д.
Углубленіе: Форъ-штевня	21 » 6 »
— Ахтеръ-штевня	23 » 6 »
Полное водоизмѣщеніе	4562 тон.
Строевыхъ тоннъ	3315 »

Строителями фрегата были, сначала — Корабельный Инженеръ Подполковникъ Карповскій, а потомъ — Капитанъ Тиринштейнъ.

Машина для фрегата, въ 800 силъ, заказана дворянину Берду, по контракту, заключенному съ нимъ 11-го Августа 1859 г., за 400 т. руб.

Согласно съ предложеніемъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго Флота, признано необходимымъ увеличить число топокъ въ котлахъ означеннаго механизма, противъ первоначальнаго проэкта; сопряженныя съ этимъ работы заводчикъ обязался исполнить за 17.725 р. Такимъ образомъ общая стоимость механизма составитъ 417.725 р., а самый механизмъ готовъ будетъ въ Іюлѣ 1861 года.

На Охтенской верфи:

2) **51-пушечный фрегатъ «Александръ-Невскій».**

Работы по построенію фрегата, начатыя въ 1858 году, доведены до $^6/_{10}$ частей полной его готовности. Закладка фрегата произведена 19-го Декабря 1859 г. въ присутствіи Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала и Великой Княгини Александры Іосифовны.

Фрегатъ строился изъ казенныхъ дубовыхъ и частію изъ лиственичныхъ лѣсовъ, а также другихъ матеріаловъ и металловъ, мастеровыми подрядчика Почетнаго Гражданина Кудрявцева, за 170.000 р. сер., по контракту, заключенному съ нимъ 23-го Сентября 1858 г. Дѣльныя вещи, входящія въ корпусъ судна, изготовляются также отъ казны, и сверхъ того, по условію, казна должна выставить (по приводѣ въ одинъ день) конопатчиковъ и другихъ мастеровыхъ 21.480 человѣкъ. Фрегатъ предполагается спустить на воду въ 1861 году.

Размѣренія фрегата:

Длина между перпендикулярами	272	ф.		
Ширина съ обшивкою	51	»		
Глубина интрюма	17	»	10	д.
Углубленіе форт-штевня	21	»	6	»
» ахтеръ-штевня	23	»	6	»
Водоизмѣщеніе	4562	тон.		
Строевыхъ тоннъ	3315	»		

Первоначально постройка фрегата производилась Генералъ-Маіоромъ Дмитріевымъ, а съ 27-го Ноября 1859 г. она возложена на Корабельнаго Инженера Штабсъ-Капитана Свистовскаго, подъ руководствомъ Г. Дмитріева.

Машина для фрегата, въ 800 силъ, изготовлялась на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, и для котловъ оной выписаны были изъ Англіи мѣдныя дымогарныя трубки, на сумму 21,000 р. сер.; но какъ по ходу работъ нельзя было ожидать, чтобы машина была готова, какъ бы слѣдовало, въ текущемъ, 1861 г., то Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ обратить означенный механизмъ на строющійся въ Кронштадтѣ фрегатъ «Севастополь», съ тѣмъ чтобы заказанная для сего фрегата машина была поставлена на фрегатъ «Александръ Невскій».

Для фрегата «Севастополь» машина въ 800 силъ, изготовляется за 400 т. р. с. дворяниномъ Бердомъ, по контракту заключенному съ нимъ 11-го августа 1859 года.

Согласно съ предположеніемъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота признано необходимымъ увеличить число топокъ въ котлахъ означеннаго механизма, противу первоначальнаго проекта. Сопряженныя съ этимъ работы заводчикъ обязался исполнить за 17.725 руб. Такимъ образомъ общая стоимость механизма составитъ 417.725 р., а самый механизмъ заводчикъ обѣщается окончить: подводныя части къ октябрю 1861, а остальныя къ маю мѣсяцу 1862 года.

3) **100-сильный желѣзный пароходъ «Работникъ»**, размѣренія котораго показаны въ отчетѣ за 1859 годъ.

Пароходъ доставленъ въ С. Петербургъ съ Камско-Воткинскаго завода, въ разобранномъ видѣ, 20 Іюля. Для сборки и склепки его здѣсь, командированы заводомъ Корпуса Горныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитанъ *Латынинъ* и 23 человѣка мастеровыхъ. Пароходъ собирается на Галерномъ Островкѣ на элингѣ, что̀ на правомъ рукавѣ р. Фонтанки; закладка произведена 20 Октября 1860 г. Изготовленіе машины для парохода возложено Министерствомъ Финансовъ на Екатеринбургскую механическую фабрику.

Плотничныя и столярныя работы на пароходѣ, а также во-

оруженіе его и снабженіе гребными судами будутъ произведены отъ порта.

4) Изъ шести *желѣзныхъ баржъ*, заказанныхъ въ 1859 году на Камско-Воткинскомъ заводѣ, для перевозки адмиралтейскихъ грузовъ между С. Петербургомъ, Кронштадтомъ и Ижорскими заводами, — *четыре* уже готовы: двѣ — подымающія грузу до 6 т. пуд., а двѣ — до 1.500 пудовъ, каждая. Баржи предполагается отправить въ С. Петербургъ весною 1861 года.

и 5) Продолжается постройка слѣдующихъ *гребныхъ* судовъ:

Въ Новомъ Адмиралтействѣ.

Для корвета «Богатырь»: 14-весельный барказъ, 12-весельный полубарказъ, 12-весельный катеръ, 6-весельный вельботъ и 4-весельный ялъ.

На Охтенской верфи.

Для фрегата «Ослябя»: 14-весельный полубарказъ, 10-весельный катеръ и 7-весельная гичка; и для г. *Царскаго Села* — 8-весельный катеръ.

В. ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ СУДА.

Въ отчетѣ за 1859 годъ изложены: 1) Высочайшее повелѣніе 14-го Іюля 1859 г. о постройкѣ четырехъ фрегатовъ: двухъ большаго размѣра, по образцу фрегата «Генералъ-Адмиралъ» и двухъ средняго размѣра; и 2) приказанія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала на счетъ производства торговъ для постройки трехъ изъ означенныхъ фрегатовъ съ подряда: *двухъ* — мастеровыми подрядчика изъ казенныхъ матеріаловъ и *одного* — изъ собственныхъ подрядчика лѣсовъ и матеріаловъ и его же мастеровыми.

10-го Января 1860 г. Высочайше повелѣно наименовать предполагаемые къ постройкѣ четыре фрегата: въ С. Петербургѣ — «Наваринъ» и «Чесьма», на Охтѣ — «Петропавловскъ» и въ Кронштадтѣ — «Севастополь».

На торгахъ, бывшихъ по сему случаю въ Кораблестроительномъ Департаментѣ 11-го и 19-го Января, послѣднія цѣны объявили: за постройку фрегатовъ «Наваринъ» и «Петропавловскъ», изъ казенныхъ лѣсовъ и матеріаловъ мастеровыми подрядчика, купецъ Байковъ; за первый — 228.000 р. и за второй — 174.000 р.; а за постройку фрегата «Севастополь», изъ

всѣхъ подрядчика лѣсовъ и матеріаловъ, кромѣ мѣди, которая назначалась отъ казны, Почетнымъ Гражданиномъ Кудрярцевымъ, 645.000 р., который впослѣдствіи понизилъ объявленную имъ цѣну до 620.000 р. Въ изустныхъ торгахъ принимали участіе *семь* лицъ, а отъ *трехъ* были поданы запечатанныя объявленія.

Вслѣдъ за тѣмъ получено было приказаніе Управлявшаго Морскимъ Министерствомъ Адмирала Мѣтлина возвратить залоги лицамъ, участвовавшимъ въ торгахъ на постройку фрегатовъ, кромѣ Почетнаго Гражданина Кудрявцева, а 4-го Апрѣля Высочайше разрѣшено: «Въ замѣнъ предназначенныхъ къ построенію фрегатовъ: «Чесьма», «Наваринъ» и «Петропавловскъ», построить *девять* клиперовъ съ механизмами, около 300 силъ каждый».

Постройку сихъ клиперовъ Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ распредѣлить слѣдующимъ образомъ: а) чрезъ подрядчика Кудрявцева построить въ С. Петербургѣ, на Галерномъ Островкѣ, на каменномъ элингѣ, рядомъ съ фрегатомъ «Дмитрій-Донской», *два* клипера изъ всѣхъ подрядчика матеріаловъ (кромѣ мѣди для крѣпленія и обшивки, которая будетъ дана отъ казны) его же мастеровыми, съ тѣмъ, чтобы къ обдѣлкѣ членовъ приступлено было немедленно, а къ самой постройкѣ — по спускѣ на воду строющихся на томъ элингѣ трехъ частей плавучаго дока; б) казенными средствами построить въ С. Петербургѣ два клипера: одинъ — въ Новомъ Адмиралтействѣ, а другой — на Охтенской верфи, съ тѣмъ, чтобы оба были готовы къ Маю 1862 года; в) въ Финляндіи, на Біернеборгской верфи или въ городѣ Каск-э, построитъ къ лѣту 1862 г. *одинъ* клиперъ. Корпуса всѣхъ клиперовъ построить изъ дуба, съ тѣмъ, чтобы бимсы были изъ гондурасскаго краснаго дерева, а надводная прямая обшивка изъ тика; о постройкѣ же остальныхъ четырехъ клиперовъ, сдѣлать, въ свое время, распоряженіе.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Его Высочество приказалъ, за отмѣною постройки фрегатовъ, войти въ соглашеніе съ заводчикомъ Бердомъ объ отмѣнѣ изготовленія одного изъ заказанныхъ ему 800-сильныхъ механизмовъ.

Заводчику Берду заказаны были три механизма, въ 800 силъ каждый, по 500 р. за силу, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-

Совѣта (журн. 29-го Іюля 1859 г. ст. 21.291) для фрегата «Дмитрій-Донской» и для двухъ фрегатовъ средняго размѣра, постройка коихъ была Высочайше разрѣшена 14-го Іюля тогоже года.

При заказѣ означенныхъ механизмовъ Бердъ объявилъ, что если ему будетъ заказанъ *одинъ* механизмъ, то онъ принимаетъ на себя его изготовленіе по 575 руб. сер. за силу; *два* — по 550 р., а *три* — по 525 р. Когда же рѣшено было заказать *три* механизма, то Бердъ понизилъ цѣну до 500 р. за силу.

По случаю отмѣны одного изъ этихъ механизмовъ Бердъ объявилъ, что онъ готовъ принять на себя изготовленіе только двухъ механизмовъ, вмѣсто трехъ, если, согласно первому предположенію, ему заплачено будетъ за остальные два механизма по 550 р. сер. за силу, что на 1.600 силъ составляло добавочную сумму въ 80.000 руб., и если, сверхъ-того, онъ будетъ вознагражденъ за тѣ убытки, которые долженъ нести въ слѣдствіе отмѣны третьяго механизма, а именно: 10% на рубль выгоды съ цѣны отмѣняемаго механизма, т. е. съ 400 тыс. руб. 40.000 р., и 30.000 р. за расходы, произведенные уже на изготовленіе нѣкоторыхъ вещей для этого механизма, всего, съ надбавочными на остальные два механизма, 150.000 р. сер.

На этомъ основаніи, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу онаго 22-го Апрѣля 1860 года № 2749 ст. 21.657, заключенъ съ Бердомъ дополнительный контрактъ на изготовленіе двухъ механизмовъ, въ 800 силъ, вмѣсто трехъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Адмиралтействъ-Совѣтъ разрѣшилъ:

1) Постройку *двухъ* клиперовъ, изъ всѣхъ подрядчика матеріаловъ и металловъ (кромѣ мѣди, потребной для крѣпленія и обшивки, которую отпустить отъ казны), его же мастеровыми, предоставить Почетному Гражданину Кудрявцеву, по объявленной имъ цѣнѣ: *двѣсти двадцать пять тысячь* руб. сер. — за каждое судно, на что и заключить съ нимъ контрактъ.

2) По спускѣ на воду корабля «Императоръ Николай I» и фрегата «Ослябя», приступить къ постройкѣ, казенными средствами, *двухъ* клиперовъ: *одного* въ Новомъ-Адмиралтействѣ, а *другаго* — на Охтенской верфи.

3) Постройку *пятаго* клипера предоставить Обществу Біерненборгской верфи, въ Финляндіи,—произвести на островѣ Ревсъ-э. Или въ городѣ Каск-э, за объявленную уполномочен-

нымъ Общества, г. Карстремомъ, цѣну: *двѣсти двадцать тысячь* руб. сер., съ заключеніемъ контракта въ началѣ 1861 года, на тѣхъ же самыхъ условіяхъ, на которыхъ предполагается заключить контрактъ, съ купцомъ Кудрявцевымъ, на постройку двухъ клиперовъ, съ распредѣленіемъ лишь сроковъ работъ на два года.

4) На изготовленіе механизмовъ для *трехъ* клиперовъ вызвать на конкуренцію, чрезъ письменныя объявленія, всѣхъ извѣстныхъ здѣсь заводчиковъ, и подрядъ утвердить за тѣмъ изъ нихъ, чья цѣна окажется для казны выгоднѣйшею, и, если она не будетъ превышать *пятисотъ руб. сер.* за силу, то заключить съ объявившимъ низшую цѣну контрактъ, не испрашивая уже на это особаго разрѣшенія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Адмиралтействъ-Совѣтъ предоставилъ Директору Кораблестроительнаго Департамента,—въ случаѣ если онъ найдетъ болѣе удобнымъ изготовленіе механизмовъ для трехъ клиперовъ предоставить прямо одному изъ извѣстныхъ заводчиковъ,—не стѣсняться рѣшеніемъ о вызовѣ для сего заводчиковъ на конкуренцію чрезъ письменныя объявленія, а дѣйствовать по своему усмотрѣнію, лишь бы стоимость каждаго механизма обошлась казнѣ не дороже *пятисотъ* руб. сер. за силу.

Механизмы для двухъ первыхъ клиперовъ, въ 350 силъ каждый, заказаны въ Англіи по воспослѣдовавшему на сіе Высочайшему соизволенію, въ 20-й день Марта 1860 года.

Изготовленіе этихъ механизмовъ приняли на себя заводчики Гомфрейсъ и Тенантъ, съ доставкою въ Кронштадтъ, въ теченіи навигаціи 1861 года и съ установкою на суда, за 46,500 ф. стер., что̀ на нашу монету составитъ 310.000 руб., т. е. по 442 руб. 85 к. за силу.

Клипера, предположенные къ постройкѣ Высочайше повелѣно именовать, строющіеся на Галерномъ Островкѣ: «Алмазъ» и «Жемчугъ»; въ Новомъ Адмиралтействѣ «Изумрудъ», и на Охтѣ «Яхонтъ.»

1) «Алмазъ» и «Жемчугъ».

Къ постройкѣ этихъ судовъ, на Галерномъ Островкѣ, приступлено 6-го Іюня 1860 г., подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Капитана *Иващенко*, а въ Октябрѣ мѣсяцѣ, по случаю назначенія Капитана Иващенко строителемъ фрегата «Петро-

павловскъ», строителемъ клиперовъ назначенъ Корабельный Инженеръ Капитанъ *Тиренштейнъ*.

Клипера строятся, какъ сказано выше, съ подряда, изъ дуба и частью изъ тика и гондурасскаго краснаго дерева; крѣпленіе въ подводной части мѣдное, съ нагелями изъ американской акаціи, а въ надводной—желѣзное. Всѣ лѣса, матеріалы и металлы отъ подрядчика, за исключеніемъ мѣдныхъ обшивочныхъ листовъ и гвоздей и мѣднаго болтоваго крѣпленія, которые, въ видахъ благонадежнѣйшаго скрѣпленія судовъ, будутъ отпущены отъ казны.

Размѣренія клиперовъ:

Длина между перпендикулярами	250 ф.
Ширина съ обшивкою	30 » 9 д.
Глубина интрюма	19 » 3 »
Углубленіе въ полномъ грузу:	
Форъ-штевня	13 » 2 »
Ахтеръ-штевня	15 » 2 »
Водоизмѣщеніе	1585,7 т.
Строевыхъ тоннъ	$1853^{40}/_{94}$.

Первоначально предполагалось построить клипера длиною въ 240 фут. каждый, а нагельное подводное крѣпленіе имѣть дубовое.

На этихъ данныхъ Кудрявцевъ принялъ на себя постройку клиперовъ за 225 т. рублей каждый.

Въ послѣдствіи признано необходимымъ увеличить длину клиперовъ до 250 футъ, отъ чего и число строевыхъ тоннъ увеличилось на $49^{17}/_{94}$ т., по каждому клиперу, а для добавочнаго подводнаго крѣпленія — употребить нагеля изъ американской акаціи.

Эти измѣненія увеличиваютъ стоимость судовъ, и посему Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ ходатайствуетъ о возвышеніи выпрошенной имъ за постройку клиперовъ суммы на 35.500 р. сер., т. е. по 17.750 р. за каждый (*).

Работы по обоимъ клиперамъ доведены до $^1/_6$ части ихъ готовности. Клипера предназначено спустить на воду въ Сен-

(*) Адмиралтействъ-Совѣтъ, согласно съ представленіемъ Департамента, положилъ, (15 Февраля 1861 г.) къ суммѣ выпрошенной за постройку клиперовъ, прибавить 23.721 р. 30 к., на что согласился и подрядчикъ.

тябрѣ 1861 г. и окончательно отдѣлать въ 1862 году, для отправленія ихъ въ томъ же году въ Восточный Океанъ.

2) **Клиперъ «Изумрудъ».**

Къ работамъ по постройкѣ клипера въ каменномъ элингѣ Новаго Адмиралтейства приступлено 24-го Августа 1860 года.

Клиперъ строится казенными средствами, изъ того же рода лѣсовъ какъ и клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ», и по одному съ ними чертежу.

Строитель клипера Корабельный Инженеръ-Капитанъ Иващенко, а во время его отсутствія въ Англію, продолжавшагося около 2-хъ мѣсяцевъ, работами завѣдывалъ Подпоручикъ *Кишкинъ*, подъ наблюденіемъ Генералъ-Маіора *Дмитріева*.

3) **Клиперъ «Яхонтъ».**

Къ работамъ по постройкѣ клипера, на Охтѣ, приступлено 24-го Августа 1860 года. Клиперъ строится казенными средствами, изъ того же рода лѣсовъ какъ и три другіе клипера и по одному съ ними чертежу.

Строитель клипера Штабсъ-Капитанъ *Свистовскій.*

Машины для клиперовъ «Яхонтъ» и «Изумрудъ» будутъ заказаны, на точномъ основаніи вышеизложеннаго рѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта по сему предмету.

4) **58-пушечный фрегатъ «Петропавловскъ».**

На постройку этого фрегата, казенными средствами, въ Новомъ Адмиралттействѣ, послѣдовало Высочайшее соизволеніе 19-го Сентября 1860 года.

Фрегатъ, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, будетъ построенъ изъ италіянскаго съ частію польскаго и курляндскаго дуба, тика и гондурасскаго краснаго дерева, по чертежу фрегата «Севастополь», и потому онъ будетъ имѣть тѣже размѣренія, какія опредѣлены для фрегата «Севастополь» и о которыхъ упоминается ниже, въ статьѣ о построеніи сего послѣдняго фрегата.

Строитель фрегата «Петропавловскъ» Корабельный Инженеръ-Капитанъ *Иващенко.*

5) **Четыре флашхоута:**

Къ постройкѣ флашхоутовъ, изъ сосны, для перевозки тяжестей, приступлено 20-го Декабря 1860 года.

Строитель флашхоутовъ Корабельный Инженеръ-Капитанъ *Тиренштейнъ.*

Размѣренія флашхоутовъ:

Длина между перпендикулярами . . . . 55 ф.
Ширина съ обшивкою . . . . 20 » 8 д.
Глубина . . . . 6 »

и 6) **Деревянный килекторъ,** по чертежу килекторовъ, употребляемыхъ въ Черноморскомъ Вѣдомствѣ, для подъема изъ воды якорей и другихъ тяжестей.

Килекторъ строится на Охтенской верфи, казенными мастеровыми, изъ лѣсовъ оставшихся отъ строенія фрегата «Ослябя» и остающихся отъ постройки фрегата «Александръ-Невскій». На наборъ и обшивку по бархоуту будетъ употребленъ дубъ, а на прочее — сосна, съ отпускомъ изъ общихъ портовыхъ запасовъ такихъ лѣсовъ, матеріаловъ и вещей, какіе нельзя будетъ удѣлить отъ строенія фрегатовъ.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ И ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1860 ГОДУ.

1) **57-пушечный винтовый фрегатъ «Олегъ».**

Фрегатъ заложенъ былъ 29-го Января 1858 г., выведенъ изъ дока 4-го Іюня 1860 г., а 18-го Октября отправился въ заграничное плаваніе.

Строителемъ фрегата былъ Корабельный Инженеръ-Полковникъ Шаумбургъ.

Фрегатъ построенъ въ старомъ докѣ Петра I, изъ казенныхъ лиственныхъ и частью изъ дубовыхъ лѣсовъ и прочихъ матеріаловъ, мастеровыми подрядчика Почетнаго Гражданина Кудрявцева, за 105.235 р., съ уплатою ему же особо: 10 т. рублей за передѣлку кормы и 2.200 за столярныя работы, по отдѣлкѣ капитанской каюты, изъ матеріаловъ и рабочими подрядчика, съ отпускомъ 18-ти дубовыхъ кряжей и 600 сосновыхъ досокъ изъ казны. Сверхъ того уплачено заводчику Берду за выковку кницъ — 28.302 р.

Согласно съ контрактомъ всѣ дѣльныя вещи, заводской выдѣлки, изготовлялись казною, которая обязана была также произвести часть валовыхъ работъ и, сверхъ того, поставить по приводѣ въ одинъ день, 45.190 челов. мастеровыхъ, въ томъ числѣ всѣхъ конопатчиковъ, которые требовались къ постройкѣ фрегата.

Окончательной стоимости фрегата «Олегъ» въ настоящее время опредѣлить нельзя, такъ какъ изъ Кронштадтской Конторы надъ Портомъ, не доставлено еще всѣхъ необходимыхъ для этого свѣдѣній, о стоимости матеріаловъ, отпущенныхъ на эту постройку. Собственно же съ подрядчикомъ расчетъ оконченъ, ему заплочено — 117.402 р. 63 к.

Механизмъ для фрегата въ 800 нарицательныхъ силъ, изготовленъ въ Англіи на заводѣ Модзлея и Фильда, по контракту, со включеніемъ стоимости запаснаго гребнаго винта, 48.125 фунт. ст. Въ число сей суммы уплачено 45.800 ф., а остальные 2.325 ф. будутъ выданы при окончательномъ расчетѣ съ заводомъ, по изготовленіи онымъ запаснаго гребнаго винта. При пробѣ машины здѣсь, замѣчены были въ ней нѣкоторые недостатки, а самая проба не могла быть сдѣлана настоящимъ образомъ, по случаю нашедшаго тумана.

По этому предложено было находящемуся въ Лондонѣ Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову увѣдомить, удовлетворительно ли работала машина на пути изъ Кронштадта до Англіи. Колокольцевъ донесъ, что, по отзыву Командира фрегата, машина въ продолженіи всего перехода дѣйствовала очень хорошо.

Доставка машины изъ Англіи въ Кронштадтъ стоила 1.302 ф. 5 шил. 3 пенс., а установка 553 ф. 14 шил. За тѣмъ стоимость всего механизма будетъ простираться до 49.980 ф. 19 шил. 3 пенс. или 349.358 р. 97 к. сер., а каждой силы — 436 р. 69 коп.

1) **Корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ».**

Въ 1860 г. на сихъ корабляхъ окончены работы, требовавшіяся по случаю установки на корабли механизмовъ. На производство этихъ работъ, изъ казенныхъ матеріаловъ, исчислено было мастеровыхъ, по приводѣ въ одинъ день, 49.787 человѣкъ, на наемъ которыхъ, по цѣнамъ объявленнымъ на торгахъ, потребно было 36.368 р. 3 коп.

Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ согласился взять на себя производство означенныхъ работъ за 30 т. р., въ чемъ и заключенъ былъ съ нимъ контрактъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 19-го Марта 1860 г. ст. 21.604).

Машины для означенныхъ кораблей, въ 800 силъ, изготовлены на заводѣ Модзлея и Фильда за 47.800 ф. ст., каждая.

За доставку этихъ машинъ заплачено 3.500 ф. с. Котлы уже окончательно установлены на суда, а установка механизмовъ приводится къ концу.

Б. ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ СУДА.

1) 58-пушечный фрегатъ «Севастополь».

Къ постройкѣ фрегата (*) въ сѣверномъ старомъ докѣ Петра I-го приступлено 1-го Сентября 1860 г., а вывести фрегатъ изъ дока назначено въ 1863 г.

Строитель фрегата — Корабельный Инженеръ-Полковникъ Шаумбургъ.

Контрактъ на постройку фрегата заключенъ 3 Іюня 1860 г., на основаніи разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, (жур. 1-го Февраля 1860 г. ст. 21.554).

Согласно съ контрактомъ, подрядчикъ, Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ, обязался построить фрегатъ изъ своихъ матеріаловъ, кромѣ мѣднаго крѣпленія и мѣдныхъ листовъ и гвоздей для обшивки подводной части, и своими средствами, со всею окончательною отдѣлкою, за 620.000 р. сер., по первоначально составленному для фрегата чертежу и спесификаціи.

По чертежу фрегатъ, при длинѣ до 280 фут., долженъ былъ имѣть $3.324^{44}/_{94}$ строевыхъ тоннъ; а каждый тоннъ, по цѣнѣ, за которую Кудрявцевъ обазался построить фрегатъ, обошелся бы въ 186 р. 43 коп.

По заключеніи уже съ Кудрявцевымъ контракта Кораблестроительный Техническій Комитетъ, въ исполненіе воли Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, составилъ новый чертежъ фрегата, сообразно современнымъ требованіямъ кораблестроенія, по которому длина фрегата увеличилась до 300 ф., а количество строевыхъ тоннъ — до $3.590^{42}/_{94}$.

Независимо отъ этого, Главный Командиръ Кронштадтскаго порта нашелъ полезнымъ, чтобы на нѣкоторые предметы по постройкѣ фрегата былъ употребленъ лѣсъ болѣе прочный того, который назначенъ по спесификаціи, и чтобы всѣ металлическія вещи отличались чистотою отдѣлки и были обточены и выстроганы.

(*) Изъ лѣсовъ дубовыхъ, лиственицы, сосны, съ частью тика и гондурасскаго краснаго дерева.

За эти работы, а также и по случаю удлиненія фрегата, Кудрявцевъ первоначально просилъ прибавить къ контрактной цѣнѣ еще 56.785 руб.

Кораблестроительный Департаментъ, принимая въ соображеніе, что по новому чертежу фрегатъ будетъ имѣть болѣе противу прежняго $265^{88}/_{94}$ строевыхъ тоннъ, что̀, по приведенному выше расчету (по 186 р. 43 коп. за тоннъ), должно увеличить слѣдуемую за построеніе корпуса фрегата сумму на 49.578 р. 48 коп., предложилъ Кудрявцеву уменьшить до этой суммы испрашиваемую имъ прибавку къ контрактной платѣ, на что онъ и согласился.

По докладѣ объ этомъ Государю Великому Князю Генералъ-Адміралу, Его Высочество, признавая справедливымъ прибавить подрядчику къ контрактной цѣнѣ ту сумму, которая приходится по расчету увеличившагося, по причинѣ измѣненія чертежа, числа строевыхъ тоннъ, приказалъ войти объ этомъ съ представленіемъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 2-го Сентября 1860 г. ст. 21.790, утвердилъ представленіе по этому предмету Департамента, а съ Кудрявцевымъ заключенъ дополнительный контрактъ 5-го Декабря.

Размѣренія фрегата:

Длина между перпендикулярами	300	ф.	
Ширина съ обшивкою	50	»	4 д.
Глубина интрюма	19	»	3 »
Углубленіе въ полномъ грузу:			
Форъ-штевня	22	»	2 »
Ахтеръ-штевня	24	»	2 »
Водоизмѣщеніе	5274,34	т.	
Строевыхъ тоннъ	$3590^{42}/_{94}$	»	

Выше сказано, что на фрегатѣ «Севастополь» разрѣшено обратить машину, предназначавшуюся на фрегатъ «Александръ Невскій», которая изготовляется на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

Вмѣстѣ съ этимъ распоряженіемъ, Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота призналъ необходимымъ увеличить шестью топками число топокъ въ котлахъ означеннаго механизма. Работы, по передѣлкѣ котловъ, какъ донесъ На-

чальникъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ, будетъ стоить до 24 т. руб. сер.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ.

1) **53-пушечный фрегатъ «Пересвѣтъ».**

Фрегатъ былъ заложенъ 19-го Іюня 1858 года, въ присутствіи Его Императорскаго Величества.

Построенъ казенными средствами, изъ лиственицы и частью изъ дуба и сосны и спущенъ на воду 9-го Іюня 1860 года.

Строитель фрегата — Корабельный Инженеръ Поручикъ Большаковъ.

Размѣренія фрегата:

Длина между перпендикулярами . . .	250 ф.	
Ширина съ обшивкою	50 »	
Глубина интрюма	15 »	9 д.
Углубленіе въ полномъ грузу:		
Ахтеръ-штевня	20 »	— »
Форъ-штевня	22 »	4 »
Водоизмѣщеніе	3678 тон.	
Строевыхъ тоннъ	$2921\frac{33}{94}$	
По спускѣ на воду углубился:		
Ахтеръ-штевнемъ	16 ф.	9 д.
Форъ-штевнемъ	12 »	3 »

Спускъ фрегата на воду сопровождался обстоятельствами, которыя сначала внушили нѣкоторое опасеніе на счетъ дальнѣйшей службы.

Подробныя свѣдѣнія о спускѣ фрегата и о мѣрахъ, принятыхъ къ исправленію полученныхъ имъ при этомъ поврежденій, помѣщены въ оффиціальной части 10-й книжки Морскаго Сборника за 1860 годъ.

Здѣсь признается необходимымъ упомянуть только о главнѣйшихъ обстоятельствахъ этого случая.

Фрегатъ спущенъ былъ во время полной воды, которая стояла около 2-хъ футъ выше ординарной.

Ширина рѣки противъ элинга, на которомъ строился фрегатъ «Пересвѣтъ», простирается до 69 сажень, т.-е. на 37 саж. болѣе длины фрегата.

Фрегатъ сначала пошелъ по стапелю очень плавно и спокойно, но когда сошелъ со спусковаго фундамента на половину своей длины, послышался трескъ, фрегатъ пошатнулся, освободился отъ полозьевъ и понесся съ такой быстротою къ противулежащей песчаной банкѣ, что, не смотря на отданные во время два якоря, врѣзался въ отмель на 6 ф. и сталъ поперегъ теченія, которое стремилось поворачивать его вдоль рѣки. Пока фрегатъ стоялъ на мели, въ трюмѣ вода не показывалась; но когда, при слѣдующемъ полноводіи, его стащили на глубину, течь немедленно обнаружилась. Въ короткое время воды въ трюмѣ прибыло до 7 фут. и, не смотря на всѣ усилія и безпрерывное дѣйствіе помпами, вода въ первое время не убывала и продолжала держаться въ томъ же уровнѣ, пока не подвели нашпигованный парусъ подъ кормовую часть фрегата, а къ имѣвшимся помпамъ прибавили двѣ Скаткина помпы. Тогда успѣли откачать воду изъ трюма, задѣлали и проконопатили, сколько было возможно, щели и мѣста, которыми пробиралась вода, и послѣ этого течь установилась по 18 д. въ часъ.

Въ этомъ состояніи фрегатъ углубился форштевнемъ 12 ф., ахтеръ-штевнемъ 17 ф.; перелому оказалось $2\frac{1}{2}$ дюйма.

Неудачу спуска фрегата «Пересвѣтъ» относятъ къ недостатку устройства Архангельскихъ элинговъ, фундаменты коихъ, по причинѣ весеннихъ разливовъ, выводятъ очень возвышенными и не продолжаютъ въ рѣку, чтобы не подвергнуть ихъ разрушенію отъ льда. Такое устройство, основанное на мѣстныхъ условіяхъ, не вредило спуску прежнихъ короткихъ кораблей, длина которыхъ простиралась до 183 ф. Во время же спуска фрегата «Пересвѣтъ», на концѣ фундамента воды было не болѣе 1 ф. 6 д., такъ что фрегатъ, сходя со стапеля и не будучи еще подхваченъ водою, налегъ всею своею тяжестью на сходившую съ фундамента и плававшую часть полозьевъ и выдавилъ изъ подъ себя кормовыя копылья.

По полученіи объ этомъ извѣстія въ С. Петербургѣ, командированы были въ распоряженіи Главнаго Комамдира Архангельскаго порта, для содѣйствія ему при работахъ по исправленію фрегата на мѣстѣ его постройки, Инспекторъ Кораблестроительныхъ работъ С. Петербургскаго порта, Генералъ-Маіоръ Дмитріевъ и Такалажмейстеръ С. Петербургскаго порта, Подполковникъ Мустафьевъ.

За неимѣніемъ доковъ въ Архангельскѣ, для исправленія поврежденій фрегата надлежало прибѣгнуть или къ килеванію фрегата или же къ устройству временнаго дока. То и другое имѣло свои выгоды и невыгоды; килеваніе имѣло на своей сторонѣ дешевизну и выигрышъ времени. Вслѣдствіи этого, по прибытіи на мѣсто Генералъ-Маіора Дмитріева, Главный Командиръ Архангельскаго порта, по совѣщаніи съ нимъ, рѣшился на килеваніе.

Устройство киленъ-балки въ рѣчкѣ Маймаксѣ, потребовавъ большихъ усилій и трудовъ, окончено съ полнымъ успѣхомъ 13-го Августа, а 20-го, по окончаніи предварительныхъ работъ по изготовленіи фрегата къ килеванію, приступлено было къ этой работѣ.

Поврежденія фрегата были слѣдующія: задняя килевая штука переломилась въ замкѣ поперегъ; отъ чего, при стаскиваніи фрегата съ мели, сдвинулась по длинѣ на 4 дюйма назадъ, покрививъ свои скрѣпные болты. Эта задняя штука киля имѣла всего 28-мъ футъ длины, отъ чего замокъ пришелся вблизи того мѣста, гдѣ внутренній старнпостъ стоитъ на ней; чрезъ это, когда килевую штуку сдвигало назадъ, тронуло съ мѣста и старнпостъ, отодвинувъ его, въ нижней части, отъ дейдвудовъ почти на одинъ дюймъ. Сверхъ того, вторая штука старнпоста, отъ киля на 6 фут. къ верху, дала трещину, которая раскрылась на $1\frac{1}{2}$ дюйма. Въ наружномъ старнпостѣ поврежденія были очень незначительны и главнымъ образомъ состояли въ томъ, что составныя его части болѣе или мѣнѣе вышли изъ своего нормальнаго положенія, такъ что исправленіе ихъ не представляло никакого затрудненія.

Всѣ эти поврежденія исправлены и есть основаніе полагать, что фрегатъ безопасно можетъ достигнуть Кронштадта, гдѣ уже, въ докѣ, можно будетъ безошибочно рѣшить, понадобится ли для машины и винта перекрѣпить и измѣнить сдѣланныя въ Архангельскѣ исправленія.

Фрегатъ остался зимовать въ рѣчкѣ Маймаксѣ, въ которой постоянно зимуютъ купеческія суда, безъ всякой опасности отъ льда, во время вскрытія Двины.

Относительно механизма для фрегата «Пересвѣтъ» въ отчетѣ за 1859 годъ было сказано, что изготовлявшуюся для сего фрегата машину предполагается замѣнить болѣе современною.

Всеподданнѣйшій докладъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, о заказѣ для фрегата «Пересвѣтъ» механизма новѣйшей системы, — Высочайше утвержденъ въ 18-й день Января 1860 года.

Въ семъ докладѣ сказано: «Въ 1854 году заказана была бывшему С. Петербургскому Галванопластическому Заведенію машина въ 500 нарицательныхъ силъ по системѣ Непира, проэктированной въ 1852 г., а въ началѣ 1858 г. устройство этой машины, предназначенной для строющагося въ Архангельскѣ фрегата «Пересвѣтъ», вслѣдствіе послѣдовавшихъ усовершенствованій въ паровыхъ механизмахъ, было измѣнено отчасти по другой системѣ. Между тѣмъ, въ концѣ 1858 и въ началѣ 1859 года, Англійскіе заводчики начали усиливать дѣйствительную силу механизмовъ противъ номинальной въ такой степени, что первая стала въ четверо и даже въ пятеро болѣе второй, тогда какъ до этого времени отношеніе ихъ между собою было какъ 1: 2 или къ 3. Вслѣдствіе этого, Англійское Правительство, имѣвшее нѣсколько подобныхъ машинъ, принуждено было вынуть ихъ изъ судовъ и замѣнить современными.»

«На этомъ основаніи не представляется выгоднымъ для казны продолжать долѣе постройку такого механизма, который не будетъ соотвѣтствовать настоящимъ потребностямъ пароваго военнаго судна, и содержаніе коего, при дѣйствіи, обошлось бы гораздо дороже содержанія механизма усовершенствованнаго, доставляющаго судну несравненно большій ходъ.»

Галванопластическое Заведеніе передало исполненіе контракта, по изготовленію механизма для фрегата «Пересвѣтъ», заводчикамъ Карру и Макферзену.

По контракту, заводчики должны были получить 260.000 р. сер. собственно за машину и 50.000 р. сер. за передѣлку ея изъ системы Непира въ систему Пена.

По удостовѣренію Главнаго Инжинеръ-Механика Балтійскаго флота механизмъ былъ доведенъ до $^3/_4$ его готовности.

Заводчики соглашались нарушить контрактъ, съ тѣмъ, чтобы имъ уплачена была вся, слѣдовавшая по контракту, сумма, съ поступленіемъ за тѣмъ всѣхъ готовыхъ частей механизма въ казну, или чтобы имъ заплачено было за уничтоженіе контракта 59.646 р. 50 коп. неустойки и заказанъ былъ новый механизмъ для фрегата «Пересвѣтъ», по 500 р. за силу, со-

гласно съ предположеніемъ Правительства, въ 450 нарицательныхъ силъ, по системѣ механизма корабля «Константинъ», съ тѣмъ, чтобы дѣйствительная сила сего механизма была болѣе нарицательной въ три съ половиною раза, и чтобы гребной винтъ былъ употребленъ для сего механизма тотъ, который изготовленъ въ Англіи на заводѣ Гомфрейса, для корабля «Константинъ» и стоющій казнѣ 17.252 р., съ удержаніемъ этихъ денегъ изъ суммы, которая будетъ причитаться за весь механизмъ.

По изготовленію прежняго механизма заводчикамъ выдано уже было 170.479 р.; оставалось уплатить 122.269 р.

Заплатить эту сумму заводчикамъ и заказать механизмъ другимъ признавалось невыгоднымъ, такъ какъ она вдвое превышала ту сумму, которую заводчики соглашались принять за нарушеніе контракта, въ случаѣ если имъ заказанъ будетъ новый механизмъ.

При этомъ казна имѣла еще и ту выгоду, что котлы прежняго механизма поступали въ казну и съ пользою могли быть обращены на другое судно, а вещи прежняго механизма заводчики оставляли за собою по цѣнѣ, которая признавалась выгодною для казны. Къ тому же имѣлись въ виду отзывы Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, что заводъ Карра и Макферзена достаточно великъ и имѣетъ всѣ нужные механизмы для изготовленія новой машины для фрегата «Пересвѣтъ»; а работы, производимыя на заводѣ Карра и Макферзена, не уступаютъ работамъ другихъ русскихъ заводовъ; заводчики же соглашались обезпечить исполненіе заказа представленіемъ въ залогъ всего завода, въ полномъ его составѣ, который могъ быть принятъ обезпеченіемъ въ суммѣ 301 т. р. сер., и принять на себя двухъ-годовую отвѣтственность за благонадежность механизма.

Такимъ образомъ стоимость новаго механизма, при заказѣ его заводчикамъ Карру и Макферзену, представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

За нарушеніе контракта............	59.646 р. 50 к.
По 500 руб. за нарицательную силу....	225.000 » — »
	284.646 р. 50 к.
Уплачено за прежній механизмъ.......	170.479 » — »
	455.125 р. 50 к.

А за исключеніемъ стоимости:

а) гребнаго винта.....	17.252 р.		
б) паровыхъ котловъ прежняго механизма.	75.000 »		
в) остальныхъ готовыхъ вещей этого механизма	11.500 » 77 к.		
		103.752 р. 77 к.	
	Итого..	351.372 р. 73 к.	

Что составитъ за силу................ 780 р. 82½ к.

Если же изготовленіе этого механизма было бы отдано другому русскому заводчику, а Макферзену уплачено, за нарушеніе контракта, согласно его требованію вся контрактная сумма, съ поступленіемъ готовыхъ вещей прежняго механизма въ казну, то въ такомъ случаѣ каждая сила новаго механизма обошлась бы казнѣ въ 995 р. 5½ коп., а именно:

По 575 р. (*) за силу новаго механизма, а за 450 силъ..	258.750 р.	
Контрактная сумма, за исключеніемъ стоимости гребнаго винта...............	292.778 »	
		551.528 р.
А за исключеніемъ стоимости котловъ и остальныхъ вещей отмѣненнаго механизма и гребнаго винта..........		103.752 р. 77 к.
Итого за весь механизмъ....		447.775 р. 23 к.

А за силу 995 р. 5½ к., т. е. дороже настоящаго на 214 р. 23 к. за каждую силу.

Расходъ по изготовленію новаго механизма для фрегата «Пересвѣтъ» оказывалось возможнымъ покрыть, не требуя новаго отпуска денегъ изъ Государственнаго Казначейства, изъ суммъ, уже ассигнованныхъ на прежній механизмъ и изъ нѣкоторыхъ экономическихъ капиталовъ Морскаго Вѣдомства,

(*) Цѣна, за которую заводчикъ Бердъ соглашался изготовить одинъ фрегатскій механизмъ.

Высочайше назначенныхъ на заказъ новаго механизма для фрегата «Пересвѣтъ».

Въ слѣдствіе представленія о семъ Адмиралтействъ-Совѣту, Совѣтъ, по журналу 30-го Іюля 1860 г. ст. 21.736, разрѣшилъ заключить съ Карромъ и Макферзеномъ условіе о прекращеніи силы обязательствъ на изготовленіе для фрегата «Пересвѣтъ» механизма системы Пенна, и контрактъ на изготовленіе для сего фрегата новаго механизма на вышеизложенномъ основаніи.

2) 8 пуш. пароходъ «Соломбала», въ 240 силъ.

Пароходъ построенъ казенными средствами изъ лиственицы и частію изъ сосны. Спущенъ на воду въ 1859 г., а окончательно отдѣланъ къ веснѣ 1860 года.

Размѣренія парохода:

Длина между перпендикулярами	190	ф.	
Ширина съ обшивкою	33	»	2 д.
Углубленіе въ полномъ грузу на ровный киль	12	»	5 »
Водоизмѣщеніе	1180	т.	
Строевыхъ тоннъ	$1003\frac{60}{94}$.		

Машина на пароходъ поставлена въ 240 нарицательныхъ силъ съ разобраннаго парохода «Богатырь». Она перебрана на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводахъ и доставлена въ Архангельскъ сухимъ путемъ; котлы же вновь изготовлены на тѣхъ же Ижорскихъ заводахъ. Для котловъ выписаны были изъ Англіи желѣзныя дымогарныя трубы, въ числѣ 760 штукъ, за 359 ф. 18 ш. 2 п. (2.400 р.). Общая стоимость котловъ составляетъ 29.805 р. 60 коп.

Къ установкѣ механизма на судно было приступлено въ 1859 г.; весною 1860 года работы по сему предмету были окончены и по надлежащемъ испытаніи машины, она оказалась удовлетворительною.

3) Для фрегата «Пересвѣтъ» построены новыя *гребныя* суда и именно: два барказа, 4 катера, 2 вельбота и 1 ялъ.

Сверхъ того сдѣлана при портѣ *разборная модель шкуны*, въ $^1/_6$ долю настоящей величины, для шхиперскихъ учебныхъ курсовъ въ Кеми.

Модель сдѣлана средствами порта, на счетъ Министерства

Финансовъ, подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Поручика Кальсерта.

Б. ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ СУДА:

1) **Винтовая шкуна «Полярная Звѣзда»**, съ механизмомъ въ 75 силъ, для осмотра маяковъ и отвоза на оные портовыхъ грузовъ.

Закладка шкуны произведена 5-го Іюля 1860 г., а всю постройку предполагается окончить въ 1861 году.

Шкуна строится казенными средствами изъ лиственицы и частію изъ дуба и сосны.

Размѣры ея:

Длина между перпендикулярами	124 ф.	4 д.
Ширина съ обшивкою	22 »	2 »
Глубина интрюма	12 »	2 »
Углубленіе въ полномъ грузу:		
Ахтеръ-штевня	10 »	
Форъ-штевня	8 »	6 »
Водоизмѣщеніе	369 тон.	

Строитель шкуны, Корабельный Инженеръ Поручикъ Большаковъ.

Машина на шкуну будетъ поставлена одна изъ четырехъ машинъ, изготовленныхъ въ 1856 году заводчикомъ Томсономъ, для канонирскихъ лодокъ, которыя во время минувшей войны, предполагалось построить въ Ригѣ. Машина эта, въ 75-ть нарицательныхъ силъ, уже доставлена въ Архангельскъ; котлы для нея выписаны изъ Англіи (*). Стоимость всего механизма составляетъ 30.472 р. 50 к., а каждой силы — 406 р. 30 коп.

2) **Пожарный ботъ,** изъ сосны и лиственицы. *Строитель* бота — Корабельный Инженеръ-Поручикъ Ласскій. Къ работамъ приступлено 7-го Сентября 1860 года.

Размѣренія бота:

Длина	70 ф.	
Ширина	16 »	6 д.
Глубина отъ верхней кромки киля на бортъ	4 »	7 »

(*) Котлы эти стоютъ 7.472 р. 50 коп.

Постройка бота производится казенными средствами.

Относительно дѣятельности Архангельскаго порта по судостроенію на будущее время, 4-го Января 1860 г., Высочайше повелѣно: Для усиленія боевыхъ средствъ Бѣломорской флотиліи построить вновь: 1) **три сильныхъ винтовыхъ клипера,** съ бо́льшею, по возможности, ходкостью и достаточною помѣстительностью, для запасовъ на продолжительную кампанію; 2) **восемь винтовыхъ канонирскихъ лодокъ**, съ углубленіемъ не болѣе 8-ми футъ, которыя вооружить орудіями самаго большаго калибра и дальности полета, снабдивъ эти лодки сильнѣйшими по возможности, двигателями; и 3) **три плавучія батареи,** обшитыя желѣзомъ и воруженныя такою же артилеріею, какъ и канонирскія лодки.

Государь Великій Князь Генераль-Адмиралъ предоставилъ усмотрѣнію Главнаго Командира тамошняго порта приступить къ постройкѣ судовъ для Бѣломорской флотиліи какъ будетъ удобнѣе, а именно: или *четыре* лодки, или *два* клипера, или, наконецъ, *двѣ* лодки и *одинъ* клиперъ.

Контръ-Адмиралъ Истоминъ, согласно съ средствами порта, предполагаетъ первоначально приступить къ постройкѣ одного клипера и двухъ канонирскихъ лодокъ, по утвержденіи Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ чертежей на эти суда.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ ВЪ 1860 ГОДУ:

1) **9-пушечные корветы «Ястребъ» и «Кречетъ».**

Корветы построены подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Полковника Акимова, съ подряда, купцомъ Рафаловичемъ, изъ его собственныхъ дубовыхъ и частью сосновыхъ лѣсовъ и его же мастеровыми, съ отпускомъ отъ казны всего мѣднаго крѣпленія, мѣдныхъ листовъ и гвоздей для обшивки подводной части, желѣза и дѣльныхъ металлическихъ вещей.

За каждый корветъ заплачено подрядчику 159.333 р. 31½ к., а за оба —318.666 р. 63 коп.

«Ястребъ» спущенъ на воду 19-го Іюня а «Кречетъ» — 7-го Августа 1860 года.

Размѣренія корветовъ:	Кор. Ястребъ.	Кречетъ.
Длина	164 ф.	164 ф.
Ширина съ обшивкою	32 » 4 д.	32 » 3 д.
Углубленіе въ полномъ грузу:		
Ахтеръ-штевня	14 » 4 »	14 » 8 »
Форъ-штевня	12 »	12 » 7 »
Водоизмѣщеніе	1016,85	979,70

Машины для корветовъ, въ 220 силъ, изготовлены въ Англіи на заводѣ Модзлея и Фильда, и обошлись казнѣ, каждая, безъ доставки 13.968 ф. с., а съ доставкою обѣ—въ 210.000 р. с., т. е. по 477 р. 27¼ коп. за каждую силу.

Машины уже установлены на суда, и на корветѣ «Ястребъ» сдѣлана была проба, о результатѣ которой, впрочемъ, еще не доставлено свѣдѣній; машина же корвета «Кречетъ» еще не испытана.

2) **2-пушечные пароходы «Алушта» и «Четырдагъ».**

Пароходы заложены 31 Января 1859 г. въ Николаевѣ. «Четырдахъ» спущенъ на воду 11-го Ноября 1860 года. Работы на стапелѣ по пароходу «Алушта» окончены, но онъ не могъ быть спущенъ на воду собственно потому, что р. Бугъ покрылась льдомъ.

Пароходы построены подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Полковника Акимова, съ подряда, купцомъ Рафаловичемъ изъ его дубовыхъ и частью сосновыхъ лѣсовъ и его же мастеровыми, съ отпускомъ отъ казны всего мѣднаго крѣпленія, мѣдныхъ листовъ и гвоздей для обшивки подводной части, желѣза и дѣльныхъ металлическихъ вещей. За каждый пароходъ подрядчику причитается 53.029 р. 4¼ к., а за оба—106.058 р. 8½ коп.

Размѣренія пароходовъ:

Длина между перпендикулярами	110 ф.
Ширина съ обшивкою	19 » 6 д.
Углубленіе въ полномъ грузу:	
Ахтеръ-штевня	9 » 1 »
Форъ-штевня	6 » 9 »
Водоизмѣщеніе	210,16 тон.

Машины для пароходовъ, въ 80 силъ каждая, изготовлены въ Англіи: одна, высокаго давленія, на заводѣ Равенгиля, Селькельда и К°., а другая, низкаго давленія, на заводѣ Гомфрейса и Тенантъ.

Машины стоятъ безъ доставки: *первая* — 5.077 ф. с., а *вторая*—5.314 ф. 3 ш.; обѣ же, съ доставкою въ Николаевъ, 78.000 р. с. Машины устанавливаются на суда.

3) **Винтовой желѣзный катеръ № 3.**

Постройка катера производилась казенными средствами подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Штабсъ-Капитана Александрова 1-го.

Размѣренія катера:

Длина между перпендикулярами	55 ф.
Ширина съ обшивкою	9 » 8 д.
Глубина	5 »

Машина на катеръ будетъ поставлена съ катера № 1-го, обращеннаго въ грузовое судно.

4) Для Военно-Сухопутнаго Инженернаго Вѣдомства собраны и окончательно отдѣланы, съ установкою механизмовъ, выписанныя изъ Англіи въ частяхъ *двѣ желѣзныя винтовыя лодки*, для производства инженерныхъ работъ въ Керчи и Николаевѣ.

За сборку лодокъ расчета съ Инженернымъ Вѣдомствомъ еще не сдѣлано.

5) Построено *гребныхъ* судовъ разныхъ размѣровъ *двадцать восемь.*

6) Для винтовыхъ корветовъ «Зубръ» и «Рысь» и колесныхъ пароходовъ «Прутъ» и «Турокъ» заказаны были въ Англіи, чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Пещурова, заводчикамъ Модзлею и Фильду *десять* новыхъ паровыхъ котловъ.

Изъ нихъ *шесть* уже доставлены и установлены на корветы.

Заводчики обязались изготовить всѣ *десять* котловъ за 10.110 ф. с.; доставка ихъ въ Одессу будетъ стоить 1.030 ф. с., слѣдовательно они обойдутся казнѣ въ 11.140 ф. (до 78.000 р.).

и 7) сверхъ того, въ 1860 г., выписаны и доставлены изъ Англіи: а) для парохода «Таманъ» — 96 стальныхъ втулокъ для колесныхъ тягъ, вмѣсто пришедшихъ въ негодность мѣдныхъ. Втулки эти были заказаны на заводѣ Гг. *Ревенгиля, Селькельда*

и К°. за 30 ф. ст. 2 шил. 6 пенс. (до 210 р.); и б) пять камбузовъ съ водоопреснительными аппаратами, для вновь построенныхъ корветовъ: «Соколъ», «Ястребъ» и «Кречетъ» и паходовъ «Четырдагъ» и «Алушта».

Б. СУДА ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ.

1) **Желѣзная парусная баржа** по чертежу, доставленному изъ Америки, длиною 32 ф., шириною съ обшивкою 12 ф. 2 д.; глубина интрама 3 ф. 2. дюйм.

Къ работамъ приступлено 1-го Декабря 1859 г., постройка доведена до $^4/_5$ частей ея готовности. Стоимость корпуса исчислена въ 575 р. 29 коп. сер.

2) **Два грузовые бота**, съ наборомъ изъ дубоваго лѣса и съ мѣднымъ подводной части крѣпленіемъ. Длина каждаго бота 44 ф. 7 д., ширина 17 ф. 1. д., а глубина интрюма 6 ф. 3 д.

Къ работамъ приступлено 2-го Января 1860 года. Постройка одного изъ ботовъ доведена до $^1/_3$ части, а другаго до $^1/_5$ части ихъ готовности. Стоимость корпусовъ каждаго изъ ботовъ исчислена въ 4.154 р. 37 коп.

Постройка ихъ производилась первоначально казенными мастеровыми, но какъ встрѣтилась необходимость обратить этихъ мастеровыхъ къ другимъ нужнѣйшимъ работамъ, то, въ видѣ опыта, до какой степени будетъ выгодно порту нанимать самому мастеровыхъ, не прибѣгая къ содѣйствію подрядчиковъ, мастеровые для остальныхъ работъ по постройкѣ ботовъ наняты самимъ портомъ, съ обязательствомъ окончить оптомъ всѣ работы, включая и отдѣлку, къ 20-му Апрѣля 1861 г. Наемъ этихъ мастеровыхъ будетъ стоить 2.300 р., сравнительно съ цѣнами, по которымъ поставляли въ послѣднее время мастеровыхъ подрядчики, дешевле на 210 р. 70 коп.

Какъ баржа такъ и боты строятся изъ казенныхъ матеріаловъ, подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Штабсъ-Капитана Александрова 1-го.

3) **Пароходъ въ 260 силъ, «Эльборусъ»**, поднятъ Гоуеномъ въ Севастопольской бухтѣ и купленъ съ Высочайшаго разрѣшенія за 35.000 р., но еще не приведенъ въ Николаевъ, гдѣ долженъ быть капитально исправленъ.

4) Съ Высочайшаго разрѣшенія заказанъ въ Англіи, чрезъ Лейтенанта Ильина, *стальной винтовой барказъ*, длиною

отъ 37 до 52 ф., для одного изъ вновь построенныхъ въ Николаевѣ корветовъ.

На исполненіе сего заказа переведена къ г. Ильину сумма въ 4 т. руб. сер., векселемъ на Лондонъ.

Барказъ, въ разборномъ видѣ, отправленъ уже изъ Англіи на пароходѣ «Vna», но еще не доставленъ въ Одессу, и о дѣйствительной стоимости его еще не получено свѣдѣній.

5) Повѣренному Американца Френсиса, г. Талю, заказана, для образца, одна 4-весельная *шлюпка*, изъ желобчатаго галванизированнаго желѣза, длиною 25, а шириною 5 ф., съ распашными веслами, за 300 р. сер.

Перевозку шлюпки изъ С. Петербурга въ Николаевъ приняло на себя Русское Общество Морскаго, Рѣчнаго и Сухопутнаго страхованія и транспортированія кладей, по 4 р. 50 коп. за пудъ, что составитъ до 112 р. 50 коп. серебр.

и 6) **Гребныхъ судовъ** вновь начато постройкой *десять.*

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

1) Въ отчетѣ по Кораблестроительному Департаменту за 1859 г., между прочимъ, изложены были свѣдѣнія: 1) о числѣ и родѣ судовъ, которые Высочайше разрѣшено было построить для усиленія Каспійской флотиліи; 2) о постройкѣ этихъ судовъ и ихъ механизмовъ; 3) о суммахъ, израсходованныхъ по этой операціи, но еще не утвержденныхъ ревизіею; и 4) объ отзывахъ, на счетъ неудовлетворительнаго состоянія судовъ и ихъ механизмовъ, Корабельнаго Инженеръ-Полковника Карповскаго и Инженеръ-Механика Капитана Зарубина.

При этомъ было упомянуто, что отъ Главнаго Командира Астраханскаго порта потребованы данныя, необходимыя для разъясненія дѣла о постройкѣ судовъ для Каспійской флотиліи.

Всѣ эти суда и ихъ механизмы строились на частныхъ русскихъ заводахъ, изъ заводскихъ матеріаловъ, подъ непосредственнымъ надзоромъ и по заказамъ Корабельнаго Инженера Полковника Окунева.

Одновременно съ командировкою въ Астрахань Капитана Зарубина, былъ посланъ туда же Капитанъ-Лейтенантъ Головинъ.

Въ слѣдствіе записки г. Головина, о недостаткахъ въ судахъ Каспійской флотоліи, Кораблестроительный Техническій Комитетъ истребовалъ отъ Главнаго управленія Астраханскимъ портомъ подробные чертежи всѣмъ тѣмъ исправленіямъ, передѣлкамъ и измѣненіямъ, какія, по мѣстнымъ требованіямъ и условіямъ плаванія, необходимо произвести въ устройствѣ и скрѣпленіи судовъ Каспійской флотиліи.

Разсмотрѣвъ чертежи и свѣдѣнія о предположенныхъ портовымъ начальствомъ по исправленію и передѣлкамъ на судахъ Каспійской флотиліи, Комитетъ нашелъ возможнымъ привести эти предположенія въ исполненіе, съ нѣкоторыми измѣненіями, по указанію Комитета.

Къ исправленію судовъ будетъ приступлено въ 1851 году.

Кораблестроительный Департаментъ, составивъ отчетъ о расходахъ, произведенныхъ изъ суммъ, ассигнованныхъ на постройку судовъ для Каспійской флотиліи, по тѣмъ данымъ, какія имѣлись по сему предмету въ дѣлахъ Департамента, входилъ съ докладомъ о необходимости привести въ ясность дѣло по заказу судовъ и механизмовъ для Каспійской флотиліи, по подлиннымъ дѣламъ объ этомъ Астраханскаго порта.

Порученіе это, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, возложено было на Вице-Директора Кораблестроительнаго Департамента, Капитана 2-го ранга Жандра, и для сего, между прочимъ, вытребованы были изъ Астраханскаго порта всѣ дѣла и документы, относящіеся до операцій произведенныхъ Полковникомъ Окуневымъ.

Капитанъ 2-го ранга Жандръ исполнилъ возложенное на него порученіе, и по исполненіи его, представилъ Г. Управляющему Министерствомъ рапортъ, приложивъ къ нему:

1) Историческую записку объ объстоятельствахъ дѣла по операціямъ, возложеннымъ на Полковника Окунева.

2) Отчетъ въ суммахъ, назначенныхъ на усиленіе Каспійской флотиліи съ 1855 по 1-е Сентября 1860 г.

и 3) Сравнительный сводъ расходовъ и суммъ, предназначавшихся на эти расходы.

Въ 1860 г. дѣятельность Астраханскаго порта, въ отношеніи работъ по новому судостроенію, заключалась въ окончательной отдѣлкѣ:

а) Прибывшихъ въ Астрахань, въ навигацію 1859 года, **двухъ винтовыхъ шкунъ «Бухарецъ» и «Курдъ»**, съ механизмами въ 60 силъ.

Шкуны и ихъ механизмы построены по заказу Полковника Окунева, на Нижегородской машинной фабрикѣ.

Размѣренія шкунъ:

Длина между перпендикулярами. .	150 ф.
Ширина	25 »
Углубленіе въ полномъ грузу:	
Ахтеръ-штевня	9 »
Форъ-штевня	7 »

Стоимость каждой шкуны, вмѣстѣ съ машиною, составляетъ 74.000 р.

б) **Двухъ желѣзныхъ баржъ**, изъ числа шести, заказанныхъ въ 1858 году, для Каспійской флотиліи на Камско-Воткинскомъ заводѣ.

в) **200-сильнаго желѣзнаго винтоваго транспорта «Калмыкъ»**, построеннаго съ подряда купцомъ Тетюшиновымъ, на его же верфи.

Стоимость корпуса транспорта «*Калмыкъ*», съ окончательною отдѣлкою и вооруженіемъ, составляетъ 202.585 р. $92\frac{1}{2}$ к., а механизма, съ установкою, 79.966 р. $97\frac{3}{4}$ к.

и г) Въ приспособленіи **гидравлическаго плавучаго, изъ трехъ частей, дока**, къ подъему судовъ.

ВЪ ФИНЛЯНДІИ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ, А ТАКЖЕ ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1860 ГОДУ.

На Абосской частной верфи:

1) Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Алексія Александровича **парусная яхта «Забава»**.

Яхта спущена на воду 22-го Іюля 1860 г. Всѣ работы по корпусу и вооруженію уже окончены, а яхта, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, оставлена на зимовку въ Або.

Къ постройкѣ яхты приступлено въ Августѣ 1859 г. Яхта строилась на собственный Его Императорскаго Величества счетъ. На основаніи условій контракта, корпусъ яхты построенъ изъ Финляндской сосны; верхній планширъ, комельсы люковъ и двери изъ краснаго дерева.

Мѣдь для подводной обшивки отпущена отъ казны. Стоимость яхты простирается до 23.500 руб.

Размѣренія яхты:

Длина между перпендикулярами	94 ф.	— д.
Ширина съ обшивкою	22 »	6 »
» безъ обшивки	22 »	— »
Углубленіе форъ-штевня	7 »	5 »
» ахтеръ-штевня	10 »	— »
Водоизмѣщеніе	171 тон.	

Строитель яхты былъ Финляндскій судостроитель Юргенсенъ.

и 2) Въ Біернеборгѣ: **5-пушечные клипера «Абрекъ» и «Всадникъ».**

«Абрекъ» спущенъ на воду 26-го Мая, а «Всадникъ» 1-го Іюля 1860 г. Послѣдній — въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала.

Къ спуску клипера «Абрекъ» было приступлено 25-го Мая, но, по причинѣ внезапной убыли воды, клиперъ, сходя со стапеля, остановился при концѣ подводнаго спусковаго фундамента, впрочемъ безъ всякаго вреднаго вліянія на корпусъ судна; 26-го же числа онъ былъ выведенъ на полную воду.

Чтобы избѣжать повторенія того же случая съ клиперомъ «Всадникъ», Компанія Біернеборгской верфи была приглашена принять мѣры къ углубленію мѣста противъ спусковаго фундамента клипера «Всадникъ».

По спускѣ на воду клипера углубились:

Ахтеръ-штевнемъ	9 ф.	9 д.
Форъ-штевнемъ	8 »	— »

Размѣренія ихъ:

Длина между перпендикулярами	200 ф.	
Ширина съ обшивкою	31 »	7 д.
Глубина интрюма	16 »	2 »

Углубленіе въ полномъ грузу:

Ахтеръ-штевня	13 ф. 2 д.
Форъ-штевня	12 » 2 »
Водоизмѣщеніе	1069 тон.
Строевыхъ тоннъ	$895^{42}/_{94}$

Клипера строились на частной верфи г. Карстрема и К°., по заключенному съ симъ послѣднимъ контракту, въ Кораблестроительномъ Департаментѣ, 30-го Октября 1858 г.

Къ работамъ было приступлено въ Ноябрѣ 1858 г., а закладка произведена 22-го Іюня 1859 года.

Клипера построены изъ дубовыхъ и частью изъ сосновыхъ лѣсовъ, съ рангоутомъ, гребными судами и окончательною отдѣлкою за 165.000 р. каждый, съ отпускомъ отъ казны обшивочной мѣди, мѣднаго крѣпленія и желѣза для обивки угольныхъ ящиковъ и бимсовъ надъ котлами.

По контракту, клиперъ «Абрекъ» слѣдовало приготовить, къ отправленію въ Кронштадтъ, не позже 15-го Мая, а «Всадникъ» долженъ былъ придти тудаже, подъ парами своего механизма, къ 15-му Іюля 1860 г.

Впослѣдствіи признано было возможнымъ сроки эти продолжить для «Абрека» по 1-е Іюня, а для «Всадника» по 17-е Августа 1860 г., такъ какъ только къ этимъ срокамъ могли быть готовы механизмы означенныхъ судовъ; — изготовленіе же механизмовъ противъ первоначальныхъ предположеній отсрочено было вслѣдствіе приспособленія къ нимъ аппаратовъ перегрѣванія пара, по предложенію Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, одобренному Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ.

Изъ опытовъ, произведенныхъ въ Англіи, дознано, что при дѣйствіи машинъ перегрѣтымъ паромъ, соблюдается экономія въ топливѣ, отъ 25 до 30%, что̀ въ особенности важно для судовъ, которыя, какъ клипера, не могутъ имѣть большаго запаса угля.

Аппаратъ для перегрѣванія пара составляетъ только дополненіе къ обыкновенному паровому механизму, и можетъ быть сообщаемъ и разобщаемъ съ машиной, по желанію.

Машина для клипера «Абрекъ» (*) сдѣлана въ Англіи, на

(*) Въ 300 силъ.

заводѣ Гг. Гомфрейсъ и Тенантъ, по контракту, заключенному съ ними 8 Марта 1859 года, за 16.650 фунт. ст. съ уплатою особо: за доставку и установку механизма 3.500 фунт. стерл. и за аппаратъ для перегрѣванія пара — 974 ф. стер. 9 пенс. Общая стоимость механизма составляетъ 21.124 фун. стерл. и 9 пенс. или 147.868 руб. 22½ коп., а каждой силы — 492 р. 90 коп.

При испытаніи клипера «Абрекъ», подъ парами въ плаваніи отъ Кронштадта на мѣрную милю и обратно, дѣйствіе механизма клипера признано удовлетворительнымъ, а постройка самаго клипера найдена Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ и Коммиссіею, назначенною для пріема клипера отъ верфи, во всемъ согласною съ контрактомъ и съ спесификаціею. На этомъ основаніи по постройкѣ клипера «Абрекъ», сдѣланъ окончательный расчетъ, какъ по корпусу, такъ и по механизму.

Машина для клипера «Всадникъ» (*) заказана въ Біернеборгѣ, по контракту, заключенному 23-го Февраля 1859 года съ однимъ изъ владѣльцевъ тамошняго механическаго завода Ленгреномъ, за 135.000 р. Машину слѣдовало установить на клиперъ на мѣстѣ постройки его, не позже 17-го Августа 1860 года, но это не могло быть исполнено по неисправности заводчиковъ.

Вслѣдствіе отзыва заводчика Ленегрена, что машина можетъ быть готова не ранѣе половины Октября 1860 года, — клиперъ разрѣшено оставить на зимовку въ Біернеборгѣ, у о. Рэфсъ-э.

Компанія Біернеборгскаго механическаго завода обязалась принять на себя всю отвѣтственность за сохраненіе клипера въ зимнее время, а также и всѣ издержки по этому предмету, съ отводомъ квартиръ для команды и магазиновъ для храненія клиперскаго казеннаго имущества.

Для освидѣтельстованія механизма клипера «Всадникъ» былъ командированъ въ Біернеборгъ, по представленію Департамента, Членъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета Корпуса Инженеръ-Механиковъ Капитанъ Ешапаръ,

---

(*) Въ 300 силъ.

который донесъ, что нѣкоторыя работы, которыя, по условіямъ контракта, должны уже быть окончены, еще неисполнены, но что все сдѣланное выковано и отлито изъ хорошаго металла и удовлетворительно.

В. СУДА, ПОСТРОЙКА КОИХЪ НАЧАТА ВЪ 1860 ГОДУ.

1) Корветъ «Варягъ».

Высочайшее соизволеніе на построеніе этого корвета послѣдовало 9-го Ноября 1859 г., а 31-го Декабря того же года заключенъ по сему предмету контрактъ съ Директоромъ Общества Улеаборгской верфи и судоходства, негоціантомъ Бергбомъ и Членомъ Общества Конделиномъ.

Корветъ долженъ быть построенъ изъ собственныхъ Общества лѣсовъ: дубовыхъ и горной сосны, а также другихъ матеріаловъ и металловъ (исключая мѣди, которая дается отъ казны), собственными средствами и мастеровыми Общества.

Постройка корвета производится, въ видѣ опыта, *по счету*, на основаніи расходной книги, веденной подъ клятвенною присягою. Въ книгу эту должны быть вписываемы только тѣ матеріалы, которые дѣйствительно будутъ употреблены въ постройку корвета.

Это распоряженіе вызвано желаніемъ опредѣлить урочное положеніе на постройку каждой отдѣльной части судна. По этому контрагентамъ дана форма для веденія счета стоимости судна, которое раздѣлено на 36 частей (*).

Въ вознагражденіе Общества за труды по постройкѣ корвета и за употребленіе верфи, со всѣми приспособленіями, необходимыми для постройки корвета, должно быть уплачено 10 т. рублей.

Корветъ предполагается спустить на воду и приготовить къ отправленію въ Кронштадтъ къ 15-му Мая 1862 года.

Размѣренія корвета:

Длина между перпендикулярами	225 ф.		
Ширина съ обшивкою	39	»	8 д.
Глубина интрюма	21	»	7 »

Углубленіе въ полномъ грузу:

Ахтеръ-штевня	19 ф.	3 д.
Форъ-штевня	17 »	3 »
Водоизмѣщеніе	2156,73	
Строевыхъ тоннъ	$1608^{73}/_{94}$	

Постройка корвета производится строителемъ Улеаборгской верфи, Сандорфомъ, подъ наблюденіемъ адъютанта Генералъ-Губернатора Великаго Княжества Финляндскаго, Капитанъ-Лейтенанта Лунда.

Механизмъ на этотъ корветъ, въ 360 силъ, предполагается поставить съ фрегата «Палканъ», котлы же вновь изготовляются на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, на которомъ перебирается и самый механизмъ.

До 1861 года, по этой постройкѣ Обществу Улеаборгской верфи, отпущено 140.000 р.

и 2) **Корветъ «Витязь».**

На построеніе этого корвета на частной верфи, близъ г. Біернеборга, послѣдовало Высочайшее соизволеніе 11-го Апрѣля 1860 года.

Контрактъ на постройку корвета заключенъ Кораблестроительнымъ Департаментомъ съ уполномоченнымъ отъ Общества Біернеборгской верфи купцомъ Карстремомъ, 3-го Мая 1860 года.

Общество обязалось построить корветъ, съ рангоутомъ и окончательною отдѣлкою, кромѣ мебели, за 290.000 р. сер.

Корветъ будетъ строиться мастеровыми верфи изъ собственныхъ ея дубовыхъ лѣсовъ, съ употребленіемъ на нагельное крѣпленіе, если въ ономъ окажется надобность, американской акаціи; прочіе матеріалы и металлы, которые потребуются при постройкѣ корвета, Общество означенной верфи должно употребить также свои, за исключеніемъ мѣди для крѣпленія, мѣдныхъ обшивочныхъ листовъ и гвоздей, долженствующихъ быть отпущенными изъ казны, въ видахъ благонадежнѣйшаго скрѣпленія судна; перевозка же всей мѣди отсюда въ Біернеборгъ будетъ произведена на счетъ Общества верфи.

Къ заготовленію матеріаловъ по постройкѣ корвета приступлено вслѣдъ за заключеніемъ контракта, а самыя работы,

согласно съ условіями контракта, начаты въ Ноябрѣ 1860 г. Окончить работы и приготовить корветъ къ отправленію въ Кронштадтъ, Общество обязалось не позже 15-го Іюня 1862 года.

Размѣренія корвета тѣже, что и корвета «Варягъ», по чертежу котораго онъ строится.

Наблюденіе за постройкою всѣхъ судовъ, строющихся для нашего флота въ Финляндіи, возложено, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, на Корабельнаго Инженера Капитина *Арцеулова*, въ помощь которому назначенъ корабельный Инженеръ Прапорщикъ *Мордвиновъ*.

Для практическаго изученія кораблестроенія въ Финляндіи, гдѣ искусство это доведено до значительной степени совершенства, командированы въ распоряженіе Капитана Арцеулова, корабельные кондукторы: *Тороповъ*, *Глазыринъ*, *Ріотто*, *Феклистовъ* и *Тѣгельскій*.

Всѣмъ означеннымъ лицамъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, производятся суточныя деньги: Капитану Арцеулову, а также Капитанъ-Лейтенанту Лунду по 1 р. 80 коп., а Прапорщику Мордвинову и кондукторамъ по 1 р. въ день.

Сверхъ того, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, будутъ отправлены въ Финляндію, съ открытіемъ навигаціи, въ распоряженіе Капитана Арцеулова, корабельные плотники изъ портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго, по 5 человѣкъ отъ каждаго, съ цѣлью образовать изъ нихъ комендоровъ по кораблестроенію.

Они будутъ распредѣлены по верфямъ, на которыхъ строятся суда для Морскаго Вѣдомства. Сверхъ обмундированія, они будутъ получать по 15 р. сер. въ мѣсяцъ на содержаніе себя и по 1½ руб. на наемъ квартиры; для покупки каждому изъ нихъ необходимыхъ инструментовъ будетъ отпущено, единовременно, по 10 р. сер. на каждаго, въ распоряженіе Капитана Арцеулова.

ЗА ГРАНИЦЕЮ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ, А ТАКЖЕ ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1860 ГОДУ.

ВЪ АНГЛІИ.

Въ Норфлитѣ.

1) 7-пушечный клиперъ «Гайдамакъ».

По контракту, заключенному 25-го Августа 1859 г. Капитанъ-Лейтенантомъ Пещуровымъ съ г. Генри Питчеромъ, клиперъ «Гайдамакъ» построенъ изъ англійскаго и частью изъ остъ-индскаго дуба, датской сосны, англійскаго и американскаго вяза.

Контрактная сумма за постройку клипера, съ вооруженіемъ и снабженіемъ его по нѣкоторымъ частямъ, кромѣ артиллеріи, водоопрѣснительнаго аппарата, компасовъ, бѣлья и серебра для каютъ, простиралась до 28,000 фунт. стерлинг. Клиперъ долженъ былъ быть приготовленъ къ сдачѣ въ Морское вѣдомство не позже 19-го Августа (1-го Сентября) 1860 года, но это условіе контракта не было выполнено, такъ, что въ Ноябрѣ мѣсяцѣ работы по корпусу судна и вооруженію еще не были окончены.

На основаніи условій контракта г. Питчеръ обязанъ заплатить штрафъ, по 10 ф. ст., за каждый день просрочки клипера съ 19-го Августа (1-го Сентября) 1860 г., по день сдачи судна.

Размѣренія клипера:

Длина между перпендикулярами . . .	213	ф.	5 д.
Ширина съ обшивкою	31	»	4 »
Углубленіе въ грузу на ровный киль	10	»	6 »
Число строевыхъ тоннъ	$1000^{86}/_{94}$.		
Полное водоизмѣщеніе	1094 т.		

Артиллерія клипера состоитъ изъ 3-хъ бомбическихъ орудій, 68 фун. калибра № 1, и 4-хъ малыхъ орудій для десанта.

Машина клипера, въ 250 силъ, изготовлена въ Англіи, на заводѣ Модзлея и Фильда, за 16.390 ф. стерл., съ запасными вещами, инструментами и установкою въ судно.

На счетъ первоначальнаго испытанія машины Командиръ клипера донесъ, что въ продолженіе пяти часовъ, въ которые производилась проба машины, она дѣйствовала прекрасно, имѣя пара въ котлахъ до 17-ти фунтовъ, и что изъ наблюденія моментовъ прохожденія клиперомъ створовъ, опредѣляющихъ вымѣренный узелъ, оказалось, что клиперъ шелъ по $11\frac{1}{4}$ узловъ, при чемъ машина дѣлала по 90 оборотовъ въ минуту.

ВО ФРАНЦІИ.

Въ Гаврѣ.

2) **Канонирскія лодки**: 2-го класса «**Моржъ**» и 3-го класса «**Тюлень**».

Контрактъ на постройку этихъ судовъ заключенъ нашимъ консульствомъ съ судостроителемъ Норманомъ 23-го Октября (4-го Ноября) 1859 года.

Лодки были заложены 15-го (27-го) Декабря того же 1859 года.

Размѣренія лодокъ:

		«Моржъ».	«Тюлень».
Длина по грунтовой ватеръ-линіи		149 ф. 1 д.	119 ф. 9 д.
Ширина съ обшивкой		22 » $10\frac{1}{2}$	19 » — »
Углубл.	Ахтеръ-Штевня	8 » 3 »	5 » 3 »
	Форъ-Штевня	7 » 9 »	4 » 9 »
Строевыхъ тонновъ		394.	245.

Корпуса обѣихъ лодокъ деревянные.

У лодки «Моржъ» наборъ дубовый, наружная подводная обшивка тиковая, надводная ильмовая, внутренняя—діагональная—дубовая, а прочія связи тиковыя. Подводное крѣпленіе мѣдное, надводное желѣзное, галванизированное; въ крѣпленіе входятъ нагеля изъ американской акаціи.

У лодки «Тюлень»: наборъ дубовый, всѣ три обшивки и прочія связи тиковыя, крѣпленіе все мѣдное, а нагельное изъ американской акаціи.

Для лодки «Тюлень» принята діагональная система, чтобы по возможности облегчить корпусъ, не ослабляя его крѣпости,—условіе неизбѣжное при требуемомъ весьма маломъ углубленіи и значительныхъ запасахъ угля и провизіи, для совершенія продолжительныхъ переходовъ въ морѣ.

Норманъ обязался построить корпуса означенныхъ лодокъ: «Моржъ» за 9.850 фунт. стерл. (68.650 р.), а «Тюлень» — 5.912 ф. ст. 10 шил. (41.384 р.), съ тѣмъ, чтобы они были окончены къ 1-му Іюля 1860 г., но этого не исполнилъ, и лодка «Тюлень» еще не спущена на воду.

«Моржъ» по спускѣ на воду углубилась:

Ахтеръ-штевнемъ............. 6 фут.
Форъ-штевнемъ.............. 4 »

Окончательная отдѣлка лодокъ, ихъ вооруженіе и установка на нихъ механизмовъ будутъ произведены въ Англіи.

Вооруженіе лодки «Моржъ»—галетское, трехъ-мачтовое. Она должа носить артиллерію: два орудія 68 ф. калибра № 1 — на поворотныхъ платформахъ, и четыре 32 фунт. короткихъ орудія, изъ артиллерійскаго металла.

Въ лодкѣ должно помѣщаться по 200-ти выстрѣловъ на орудіе; топлива, масла и сала, на 96 часовъ плаванія; 90 человѣкъ команды и для нихъ провизіи и воды на 30-ть сутокъ; систерны для воды должны быть сдѣланы изъ листоваго желѣза.

Лодка «Тюлень», съ галетскимъ 2-хъ мачтовымъ вооруженіемъ, должна поднимать артиллерію: одно 68 ф. орудіе № 1, на поворотной платформѣ, и два 18 ф. короткихъ орудія изъ артиллерійскаго металла; кромѣ того, вмѣщать слѣдующіе запасы: 200 выстрѣловъ на орудіе, топлива, масла и сала на 96-ть часовъ плаванія, 45 челов. команды и для нихъ провизіи и воды на 30 сутокъ, имѣя для послѣдней — систерны изъ листоваго желѣза.

Машины для лодокъ заказаны въ Англіи на заводѣ Модзлея и Фильда, горизонтальной системы, высокаго давленія: для лодки «Моржъ» въ 80 нарицательныхъ силъ, съ тремя круглыми паровыми котлами, за 4.640 ф. стерл. (32.480 р.), а для лодки «Тюлень» въ 40 силъ, съ двумя круглыми котлами, за 2.600 ф. ст. (18.200 р.).

Котлы обѣихъ машинъ должны имѣть желѣзныя дымогарныя трубки. Винты назначено сдѣлать подъемные.

Окончательная отдѣлка и полное снабженіе, какъ этихъ лодокъ, такъ и клипера «Гайдамакъ», будутъ стоить до 10 т. ф. стерл., а вообще всѣ три судна обойдутся казнѣ до 77.392 ф.

стерл., что, по переводѣ на нашу монету, съ банкирскими расходами, составитъ до 550.000 р.

ВЪ НЬЮ-IОРКѢ.

Изготовлены на заводѣ The Novelts Iron Works **двѣ паровыя машины**, для двухъ плоскодонныхъ винтовыхъ канонирскихъ лодокъ Сибирской флотилiи. Лодки будутъ строиться на Амурѣ средствами Николаевскаго порта и будутъ имѣть: длину 130 ф., ширину 25 ф., углубленiя 8 фут.

Каждая изъ означенныхъ двухъ машинъ стоитъ 27.500 долларовъ. Система ихъ горизонтальная, безъ передаточнаго механизма, извѣстная подъ названiемъ машинъ прямаго дѣйствiя.

Обѣ машины доставлены въ Николаевскъ 3-го Августа 1860 года на вольнонаемномъ суднѣ, на которомъ, кромѣ того, привезены, купленные въ Нью-Iоркѣ, Капитанъ-Лейтенантомъ Давыдовымъ, нѣкоторые необходимые при постройкахъ означенныхъ лодокъ предметы, какъ то: иллюминаторы, патентованные шпили Брауна, съ цѣпными стопорами и битенгами, камины, камбузы и прочее.

Б. СУДА, ПОСТРОЙКА КОИХЪ НАЧАТА ВЪ 1860 ГОДУ.

ВЪ АНГЛIИ.

Для Каспiйской флотилiи.

1) **Желѣзный пароходъ** въ 30 силъ (*), системы Френсиса, изъ желобчатаго галванизированнаго желѣза, для описи сѣверной части Каспiйскаго Моря.

Размѣренiя парохода:

Длина	100	ф.
Ширина	16	»
Глубина интрюма	6	»
Углубленiе на ровный киль	2	» 3 д.

Стоимость парохода, вмѣстѣ съ механизмомъ, составитъ 3.500 фунт. стерл. (24.500).

(*) Пароходъ этотъ Высочайше повелѣно именовать «*Араксъ*».

2) **Два барказа** изъ стальныхъ листовъ въ $1/8$ дюйма, для усиленія боевыхъ средствъ Астрабадской станціи.

Длина каждаго бурказа 75-тъ фут, ширина 12 фут., глубина 4 фут. и углубленіе на ровный киль 20 дюймъ.

Машины въ 8-мъ нарицательныхъ силъ.

Стоимость обоихъ барказовъ съ механизмами, вооруженіемъ и доставкою въ Кронштадтъ, въ частяхъ, будетъ простираться до 1780 ф. ст. (12.076 р. сер.).

Барказы предполагается вооружить нарѣзными орудіями 3-хъ фунтоваго калибра, по одному на каждый.

Для С. Петербургскаго порта.

3) **Паровой барказъ**, съ машиною въ 10-ть силъ, для буксированія грузовыхъ судовъ между С. Петербургомъ и Ижорскими заводами.

Длина барказа........................ 55 ф.
Ширина.............................. 11 »
Углубленіе на ровный киль.............. 3 »

Барказъ, вмѣстѣ съ механизмомъ и доставкою въ Кронштадтъ, будетъ стоить 811 ф. ст. (5.677 р. сер.).

Для Аральской флотиліи.

По контракту, заключенному Флигель-Адъютантомъ Капитаномъ 1-го ранга Бутаковымъ съ управляющимъ Ливерпульскимъ заводомъ Windsor Iron Works г. Гамильтономъ, изъ желобчатаго галванизированнаго желѣза, системы Френсиса:

4) **Одинъ пароходъ** (*), въ 40 нарицательныхъ силъ съ двумя горизонтальными машинами.

Размѣренія парохода:

Длина.............................. 100 ф.
Ширина............................. 24 »
Углубленіе на ровный киль.............. 5 »

5) **Одинъ пароходъ** (**), въ 20 нарицательныхъ силъ съ двумя горизонтальными высокаго давленія машинами.

(*) (**) Параходы эти Высочайше повелѣно именовать: первый — «Аралъ», а второй — «Сыръ-Дарья».

Размѣреніе парохода:

Длина . . . . 80 ф.
Ширина . . . . 18 » 6 д.
Углубленіе на ровный киль . . . . 4 » 3 »

6) **Плавучій докъ**, изъ двухъ пантоновъ, съ машиною въ 4 силы, трубчатымъ котломъ и восемью, двойнаго дѣйствія, помпами.

Размѣреніе дока:

Длина . . . . 128 ф.
Ширина . . . . 20 »

7) **Одна баржа**, длиною 70 фут., шириною 17 фут. и глубиною 4 ф. 6 д.

8) **Четыре шлюпки**, остроконечныя, длиною 20 ф., шириною 5 ф. 4 д.

9) **Двѣ шлюпки**, съ острыми носами и квадратными кормовыми частями, длиною 15 ф., шириною 5 ф. 4 д.

10) **Машина** о 3-хъ комплектахъ рѣзцовъ, для рѣзанія камышей въ озерахъ и разливахъ, встрѣчающихся на Сыръ-Дарьѣ и Амуръ-Дарьѣ, съ приводами для соединенія съ механизмомъ пароваго барказа «Обручевъ».

Всѣ означенныя суда, съ инструментами, запасными частями, припасами, вещами, машиною для рѣзанія камышей, съ упаковкою и сдачею оныхъ на корабль, для отвоза въ С. Петербургъ, будутъ стоить 14.119 фун. ст. (около 95 т. рублей).

По контракту, всѣ заказанные г. Гамильтону суда слѣдовало окончить и сдать къ 15-му Декабря 1860 года, но этотъ срокъ, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отдаленъ на пять недѣль, согласно съ просьбою Гамильтона, во вниманіе къ тому, что, во-первыхъ, при постройкѣ дока встрѣтились разныя техническія трудности, которыя, по новизнѣ подобныхъ построекъ, даже въ Англіи, заранѣе нельзя было опредѣлить, но которыми замедленъ ходъ работъ, а во-вторыхъ, что сарай, подъ которымъ строится докъ обрушился, въ слѣдствіе чего работы по постройкѣ дока необходимо было пріостановить.

ВЪ ШВЕЦІИ.

Для Аральской флотиліи.

11) **Новые паровые котлы**, для парохода «Перовскій» въ 40 силъ и пароваго барказа «Обручевъ» въ 12-ть силъ.

Для парохода: *четыре* котла въ двухъ отдѣльныхъ частяхъ; а для барказа — *одинъ*, также въ двухъ частяхъ, съ цѣлію облегчить транспортировку ихъ сухимъ путемъ къ мѣсту назначенія.

Стоимость котловъ, съ разными принадлежностями и доставкою ихъ въ Петербургъ, будетъ простираться до 26.057 шведскихъ рейксталеровъ (10.162 р. 23 к.).

Контрактъ на изготовленіе сихъ котловъ заключенъ Флигель-Адъютантомъ Бутаковымъ съ Мутальскимъ механическимъ заводомъ 20-го Августа (2-го Сентября).

Кромѣ вышеозначенныхъ судовъ для Аральской же флотиліи заказаны на Камско-Воткинскомъ заводѣ желѣзные: *одна баржа*, *два парома* и *восемь шлюпокъ*. По заключающемуся въ этихъ судахъ вѣсу, всего 4640 пудовъ., стоимость ихъ, полагая по заводской цѣнѣ 4 р. 70 коп. за пудъ, составитъ 21.808 рублей.

Суммы, потребныя на уплату за вышеозначенныя суда и механизмы, заказанные для Аральской флотиліи, будутъ отпущены изъ 220 т. р., назначенныхъ по Высочайшему повелѣнію 17 Января 1859 года, на усиленіе Аральской флотиліи, и причисленныхъ къ смѣтѣ Морскаго Министерства, по Высочайше утвержденному 11-го Февраля 1859 года журналу Комитета Финансовъ.

На счетъ этого же источника отпущено въ распоряженіе Командира Отдѣльнаго Оренбургскаго Корпуса, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генерал-Адмирала, 40.000 р. сер., на расходы: по доставкѣ судовъ, заказанныхъ Камско-Воткинскому заводу, въ Оренбургѣ, а оттуда въ степь въ фортъ № 1-й на Сыръ-Дарьѣ; на деревянную отдѣлку, стапеля и проч., для всѣхъ судовъ, включая пароходы; и на содержаніе мастеровыхъ, которые будутъ взяты съ Камско-Воткинскаго завода для сборки судовъ, а также на доставку сихъ мастеровыхъ въ степь.

По приказанію Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, для заказа судовъ для Аральской флотиліи командированъ за границу Командиръ этой флотиліи Флигель-Адъютантъ Бутаковъ, вмѣстѣ съ Инженеръ механикомъ Штабсъ-Капитаномъ Синкони и машинистомъ Аральской флотиліи Ильинымъ.

При исполненіи Флигель-Адъютантомъ Бутаковымъ возложеннаго на него порученія, ему предложено было имѣть въ виду, что:

а) Контракты должны быть заключены на точномъ основаніи условій, принятыхъ при подобныхъ заказахъ за границею, и которыя можно получить въ Лондонѣ отъ другихъ агентовъ Морскаго Вѣдомства, неоднократно производившихъ заказы судовъ и механизмовъ для нашего Правительства, съ тѣмъ условіемъ, чтобы заводчики отвѣчали за исправное дѣйствіе механизмовъ и доброкачественность матеріаловъ, употребленныхъ въ дѣло, не менѣе какъ въ продолженіи, по крайней мѣрѣ, восемнадцати мѣсяцевъ, и чтобы послѣдній платежъ, который долженъ составлять не мѣнѣ $1/_{30}$ части стоимости пароходовъ, былъ выданъ по испробованіи оныхъ подъ парами.

б) Для устраненія недоразумѣній, въ случаѣ дурнаго дѣйствія механизмовъ, или поврежденій въ оныхъ, по доставленіи на мѣсто и сборкѣ, — произошла ли неисправность отъ вины завода или неопытности машинной прислуги, необходимо взять съ завода механика и котельщика для сборки судовъ и установки на оныя машинъ.

в) Контракты должны быть заключаемы лично, или, если не встрѣтится препятствій, чрезъ посредство мѣстныхъ нашихъ консульствъ.

и г) Отчетность по настоящему порученію, будетъ заключаться въ своевременномъ представленіи копій съ заключенныхъ контрактовъ, и подробныхъ чертежей, по которымъ заказаны будутъ суда и механизмы.

Для постановленія вѣхъ и бакеновъ въ Невской губѣ.

12) **Желѣзный барказъ** съ механизмомъ въ 15-ть нарицательныхъ силъ.

Барказъ строится на Мутальскомъ Механическомъ заводѣ.

Длина барказа 81 футъ, ширина 11 фут. 9 дюйм.; углубленіе на ровный киль 3 ф. 9 дюйм.

Стоимость барказа съ механизмомъ и доставкою въ Кронштадтъ обойдется въ 30 т. рейксталеровъ (11.327 р.).

Для Каспійской флотиліи.

13) **Два 15-ти сильные барказа**, для сообщенія между Астраханью и Бирючьей косою.

Барказы и механизмы оныхъ строятся на Мутальскомъ механическомъ заводѣ и будутъ стоить, съ доставкою въ Кронштадтъ, 60.000 шведскихъ рейксталеровъ (до 23.400 руб. сер.).

Длина барказовъ................ 81 ф.
Ширина........................ 11 » 9 д.

Углубленіе отъ 3 ф. 9 д. до 4 футъ.

Въ заключеніе отдѣла «о кораблестроеніи» слѣдуетъ упомянуть, *во-первыхъ*, о сборѣ четырехъ рѣчныхъ пароходовъ въ Николаевскѣ, на Амурѣ, и о постройкѣ на р. Уссури канонирской лодки и, *во-вторыхъ*, о щитахъ, устроиваемыхъ здѣсь, въ С. Петербургѣ, изъ желѣзныхъ плитъ, предназначаемыхъ для постройки блиндированныхъ судовъ, съ цѣлью произвести надъ этими плитами сравнительное испытаніе.

1) *Четыре* рѣчные парохода, доставленные въ Николаевскъ изъ Гамбурга, съ завода Годефроа, Бейта и К° и названные по именамъ рѣкъ Амурскаго бассейна: «Зея», «Ононъ», «Ингода» и «Чита», окончательно собраны при Николаевскомъ механическомъ заведеніи и къ концу навигаціи 1860 г. всѣ четыре были въ движеніи по р.р. Амуру, Усури и Шилкѣ.

Размѣренія пароходовъ и сила ихъ механизмовъ слѣдующія:

«Зея» . . .	40 силъ,	длина	126 ф.,	шир.	съ общ.	16 ф.,	глуб.	7 ф.	9 д.
«Чита» . .	d.	»	»	d.	»	»	d.	»	»	d.
«Ононъ» .	30	»	»	126 »	»	»	15 »	»	7 »	6 »
«Ингода».	d.	»	»	d.	»	»	d.	»	»	d.

При пробѣ пароходовъ получены слѣдующіе результаты:

При углубленіи:	Зея.	Ононъ.	Ингода.	Чита.
а) съ машиною, котлами, водою въ котлахъ и принадлежностями, но безъ груза:	Д	ю й	м о	в ъ
форъ-штевень	$10^1/_2$	$12^1/_2$	$12^1/_2$	$12^1/_2$
ахтеръ-штевень	10	13	13	18
средина	10	15	15	$17^1/_4$
б) въ грузу, по контракту:				
форъ-штевень	12	14	14	16
ахтеръ-штевень	12	15	15	20
средина	14	$16^1/_2$	$16^1/_2$	19
Скорость въ часъ	В	е р	с т	ъ
при тихой водѣ, безъ теченія, при хорошей погодѣ, полнымъ ходомъ	15—16	13	13	16—17
Употребленіе дровъ	К у	б и ч.	ф у т	о в ъ
въ машинѣ, лучшихъ, совершенно сухихъ, березовыхъ, при полномъ ходѣ, въ часъ	45	45	45	60
Давленіе паровъ	Ф	у н	т о	в ъ
въ котлахъ при полномъ ходѣ	50	50	50	44
Число оборотовъ				
машины, въ минуту, при полномъ ходѣ	40	37	37	38

Всѣ пароходы оказались отличныхъ качествъ и соотвѣтствующими условіямъ контракта.

За пароходы, съ доставкою ихъ къ устьямъ Амура, заплачено 118.824 р. 87 коп., что составитъ за силу съ корпусами 848 р. $74^2/_7$ коп.

2) Построенная на рѣкѣ Усури, въ станицѣ Корсакова, *одно-пушечная канонирская лодка*, спущена на воду 11 Іюня 1860 года, на другой день отведена въ станицу Хабаровку, гдѣ окончены были всѣ работы по корпусу и лодка вооружена 24-хъ фунтовою короткою пушкою.

По спускѣ углубилась: форъ-штевнемъ 1 ф. 10 д., ахтеръ-штевнемъ 1 фут. 6 дюйм.

Строителемъ лодки былъ Корабельный Инженеръ Поручикъ Гредякинъ.

и 3) Въ Сентябрѣ 1860 г. Генералъ-Адъютантъ Графъ Путятинъ сообщилъ проэктъ способа иностранца Самьюда о построеніи блиндированныхъ судовъ, и выслалъ *шесть* плитъ, изъ числа употребляемыхъ нынѣ въ Англіи и во Франціи для блиндированія судовъ; изъ нихъ двѣ желѣзныя и двѣ стальныя плиты изготовлены въ Англіи, первыя на заводѣ Thames Iron Works, а послѣднія—на заводѣ Mersey Steel and Iron Works; остальныя же двѣ желѣзныя плиты изъ Франціи, на заводѣ H[te] Petin et gandet, въ Rive de Giér.

По приказанію Его Высочества изъ этихъ плитъ, дуба и тику устроиваются, при здѣшнемъ портѣ, два щита, имѣющіе

снаружи: одинъ — желѣзо, а другой — дерево, и сложенные по образцу борта судовъ.

За плиты, съ доставкою сюда, заплачено 5.879 р. 71 к. сер.

Сверхъ того предполагается, по окончаніи производства опытовъ надъ плитами, полученными изъ-за границы, подвергнуть тому же испытанію три желѣзныя доски, для брони кораблей, изготовленныя на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводахъ.

Длина этихъ досокъ 8 ф., шир. 3 ф., а толщина $4\frac{1}{2}$ дюйма.

Всѣ онѣ проварены изъ Сибирскаго желѣза, съ прокладкою, въ одной изъ нихъ, въ срединѣ, одной четвертой части моревой стали.

Независимо отъ предстоящихъ опытовъ надъ вышеупомянутыми плитами, въ Ноябрѣ 1860 г. было произведено разстрѣливаніе плитъ, изъ сырой стали, толщиною въ $3\frac{1}{4}$ дюйм., представленныхъ заводчикомъ Путиловымъ.

Опытъ этотъ предполагается повторить, давъ плитамъ уклонъ въ 45% и послѣ опытовъ отослать плиты на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, чтобы перековать ихъ по способу, предлагаемому Путиловымъ.

ОТДѢЛЪ II.

ОБЪ ИСПРАВЛЕНІИ СУДОВЪ И ИХЪ МЕХАНИЗМОВЪ.

С. ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

1) **При Новомъ Адмиралтействѣ:**

Исправлены, *по дефектамъ*, суда, находившіяся на зимовкѣ при здѣшнемъ портѣ, числомъ 25, а именно: *пароходы*: «Александрія», «Стрѣльна», «Ильмень», «Ладога», «Онега», «Фонтанка», «Графъ Вронченко», «Поспѣшный», «Курьеръ», «Мирный», «Быстрый», «Ястребъ», «Нева» и «Вѣстовой»; *винтовыя лодки*: «Вѣдьма», «Коршунъ», «Взрывъ», «Копчикъ» и «Сѣ-

кира»; *парусныя яхты:* «Королева Викторія», «Никса», «Волна», «Нева» и «Рыба-китъ», и *паровая желѣзная шлюпка*, въ 10 силъ, «Самоваръ».

Независимо отъ исправленія судовъ по дефектамъ, на нѣкоторыхъ судахъ производились исправленія въ продолженіе навигаціи 1860 года, *по особымъ разрѣшеніямъ*, а именно: на *пароходахъ:* «Нева», «Быстрый», «Ильмень», «Поспѣшный» и «Разсыльный»; *на винтовыхъ лодкахъ*: «Повѣса», «Взрывъ», «Сѣкира», «Коршунъ», «Зыбь» и «Копчикъ» и на *парусной яхтѣ* «Никса».

Кромѣ того исправлены были полубаржи подъ №№ 1, 5, 8 и 9 и тихвинская лодка № 1, а на пароходахъ «Александрія» и «Стрѣльна» и на парусныхъ яхтахъ сдѣланы на зиму временныя крыши.

Въ 1860 г. были подняты на Мортоновъ элингъ и исправлены на немъ въ подводныхъ частяхъ: пароходъ «Ястребъ», винтовыя лодки «Копчикъ», «Повѣса», «Зыбь», «Балагуръ», и парусныя яхты: «Никса» и «Волна», а также частный пароходъ «Веста». У яхты «Волна» выкрашена подводная часть.

2) **На Галерномъ островкѣ.**

Вытащенное на одинъ изъ элинговъ островка, осенью 1859 г., маячное судно большаго Невскаго фарватера, по осмотрѣ, потребовало значительнаго исправленія, что и было исполнено, а самое судно спущено на воду своевременно.

Полубаржу № 10 также оказалось необходимымъ вытащить на элингъ, для исправленія ея подводной части.

Грузовая лодка № 13, съ крышею, была вытащена на элингъ для передѣлки; но какъ элингъ потребовался для другой, болѣе необходимой, работы, то лодка, по снятіи съ нея крыши, нѣсколько исправлена и спущена на воду.

Маячное судно Елагинскаго фарватера, замѣнявшее осенью 1859 г. маякъ большаго Невскаго фарватера, по приводѣ весною къ Галерному Островку, было кренговано и при этомъ исправлена подводная часть судна, а по неблагонадежности руля и брашпиля, они замѣнены новыми.

Ботъ малой конструкціи № 4, по оказавшейся въ немъ течи, былъ вытащенъ на элингъ, исправленъ въ подводной части и спущенъ на воду.

Мусорная лодка № 9, получившая повреждeніе во время употребленія ея при землечерпательной машинѣ, была вытащена на ледъ и исправлена.

Зимовавшіе въ каналѣ Галернаго Островка разныя портовыя грузовыя суда, числомъ 48, исправлены по дефектамъ и на нѣкоторыхъ изъ нихъ сдѣланы разныя приспособленія, признававшіяся необходимыми. Изъ этихъ судовъ: 20 кренговались и 8 килевались.

По случаю проводки на плавучемъ докѣ въ Кронштадтъ корабля «Императоръ Николай I» и другихъ судовъ, произведены слѣдующія работы: а) на шести проводныхъ ботахъ придѣланы крамболы, для подъема якорей; устроены, для помѣщенія команды, жилыя палубы; положены вновь бимсы и настилка отъ носовыхъ и кормовыхъ перегородокъ; б) на ботѣ № 8 устроена на палубѣ рубка для кузнечныхъ работъ, съ обивкою внутри листовымъ желѣзомъ, и въ трюмѣ бота сдѣланы приспособленія къ погрузкѣ такелажа; в) на шхунерахъ №№ 1 и 7 устроены, для помѣщенія команды, жилыя палубы, рундуки, полки, разные ящики и лари для провизіи; кромѣ того, на верхней палубѣ шхунеры № 1 устроены двѣ рубки: одна — для большаго камбуза, съ обивкою внутри листовымъ желѣзомъ, а другая, съ окнами и нарами, для помѣщенія офицеровъ; и г) на люгерѣ «Нева», назначенномъ для помѣщенія завѣдующаго проводкою и прочихъ офицеровъ, сдѣланы исправленія, какъ снаружи, такъ и внутри, а также прибавлено нѣсколько каютъ.

Одинъ изъ проводныхъ ботовъ, бывшій при плавучемъ докѣ для помѣщенія команды, подъ конецъ проводки былъ употребленъ подъ чугунный баластъ и оказалъ въ подводной части течь. По подведеніи подъ него полозьевъ, онъ былъ вытащенъ на элингъ, гдѣ и перемѣнено на немъ нѣсколько обшивочныхъ досокъ, найденныхъ негодными, а по исправленіи спущенъ на воду.

3) **Въ Галерномъ портѣ.**

На стоящихъ въ бассейнѣ Галернаго порта 28 винтовыхъ канонирскихъ лодкахъ, для просушки набора, производились вырубки по всей длинѣ ихъ, по бархоуту, а для сохраненія ихъ отъ дождя и снѣга сдѣланы надъ ними, на деревянныхъ на-

угольникахъ, косыя покрышки. Сверхъ того, на лодкахъ сдѣланы нѣкоторыя исправленія снаружи и на палубахъ; палубы же на всѣхъ лодкахъ оконопачены вновь и затированы смолою съ пескомъ, а на одной винтовой лодкѣ, съ которой снятъ паровой котелъ, сдѣлана надъ мѣстомъ, гдѣ открыта палуба, временная крыша.

4) **На Охтенской верфи.**

Яхты: «Костя» и «Затѣя», *люгеръ* «Петергофъ», двѣ *пашскія лодки* и одна *шхунера* исправлены *по дефектамъ.*

5) **Въ г. Павловскѣ.**

Исправлены *по дефектамъ* и *окрашены*: трешхоутъ, 12-вес. катеръ, 4-вес. ялъ, два 2-вес. яла, верейка, спусковая модель, три перевозныхъ плота, мачта съ полнымъ вооруженіемъ и спусковый фундаментъ.

6) **Въ Царскомъ селѣ.**

Исправлены по дефектамъ и окрашены катера: 10-вес., 8-вес., два трешхоута, 2-вес. ялъ, американская байдара, турецкій каикъ, мачта съ полнымъ вооруженіемъ, четыре понтона и три перевозныхъ плота.

7) **Въ г. Гатчинѣ.**

Сдѣланы различныя исправленія, *по дефектамъ*, на 12-ти пуш. *фрегатъ* «Эмпренабль», на *яхтахъ:* «Миролюбивая» и «Малая», *трешхоутъ*, на 10-вес. катерѣ, 2-вес. ялѣ, на вельботѣ, гондолѣ, флашхоутѣ, двухъ понтонахъ и трехъ перевозныхъ плотахъ.

и 8) **Въ Стрѣльнѣ.**

Пять гребныхъ судовъ, гимнастическая мачта и флагштокъ исправлены, выкрашены и вооружены.

Сверхъ-того, при С.-Петербургскомъ портѣ исправлено: 289 гребныхъ судовъ, 4 бота малой конструкціи, 5 мусорныхъ лодокъ, 14 полицейскихъ яловъ и четыре ручныя землечерпательныя машины.

Стоимость матеріаловъ, употребленныхъ на исправленіе всѣхъ вышеозначенныхъ судовъ, простирается на 12.124 р. $11\frac{3}{4}$ к., а рабочей силы на 39.582 р. 3 коп. сер.

Механизмы.

При Портѣ:

1) *Паровые котлы*, на *пароходахъ:* «Александрія», «Курьеръ», «Быстрый» и «Графъ Врონченко», и на *канонирскихъ лодкахъ*: «Молнія», «Коршунъ», «Копчикъ», «Взрывъ» и «Повѣса».

2) *Механизмы*, на *пароходахъ*: «Александрія», «Стрѣльна», «Онега», «Поспѣшный», «Ильмень», «Ястребъ», «Мирный», «Ладога», «Быстрый», «Вѣстовой», «Курьеръ», «Фонтанка»; на *паровой шлюпкѣ* «Самоваръ» и на *канонирскихъ лодкахъ:* «Сѣкира», «Коршунъ», «Копчикъ», «Взрывъ» и «Вѣдьма».

Работы, по исправленію котловъ, произведены казенными мастеровыми съ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ, а механизмовъ—мастеровыми порта; матеріалы же всѣ отъ порта.

Стоимость матеріаловъ, употребленныхъ на исправленіе котловъ и механизмовъ при портѣ, оцѣняется въ 2.032 р. 14 к., а работа — въ 811 р. 76 к.

На Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводахъ.

1) Котелъ механизма *канонирской лодки* «Комаръ» перечеканенъ, а пришедшія въ негодность 22 дымогарныя трубки замѣнены новыми.

2) Исправленъ колѣнчатый валъ съ *канонирской лодки* «Копчикъ».

Для *желѣзнаго парохода* «Вѣстовой» сдѣланъ былъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводахъ новый котелъ, который оказался совершенно негоднымъ, и хотя пароходъ, съ помощію произведенныхъ въ котлѣ исправленій, продолжалъ плаваніе, но съ окончаніемъ навигаціи оказалось необходимымъ отправить его вновь на заводы для исправленія, какъ котловъ, такъ и корпуса судна, который, во время нахожденія парохода на заводахъ, въ минувшемъ году, не былъ, какъ бы слѣдовало, исправленъ. Все это поставлено на видъ заводскому начальству.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Въ 1860 году произведены исправленія *по дефектамъ*, на слѣдующихъ судахъ: на *корабляхъ:* «Выборгъ», «Орелъ», «Рет-

визанъ», «Вола», «Константинъ» и «Прохоръ», на *фрегатахъ:* «Громобой» и «Генералъ - Адмиралъ», на *корветѣ* «Баянъ», на *бригахъ:* «Филоктетъ» и «Антеноръ», на *шкунахъ*: «Вихрь», «Опытъ», «Секстанъ» и «Компасъ», на *Императорской яхтѣ* «Штандартъ», на *пароходо-фрегатахъ*: «Камчатка», «Грозящій», «Гремящій», «Олафъ», «Смѣлый», «Храбрый» и «Рюрикъ»; на *пароходахъ* : «Ижора» и «Невка»; на *транспортахъ*: «Артельщикъ», «Двина», «Гапсаль», «Ока» и «Нѣманъ»; на *канонирскихъ лодкахъ:* «Шмель», «Стерлядь», «Ершъ», «Панцырь» и «Буянъ», на *маячномъ* суднѣ, на *внутренней брантвахтѣ*, на *плавучихъ докахъ* подъ №№ 1 и 2-мъ, на *пожарномъ желѣзномъ ботѣ;* на *шести баржахъ*, на *трехъ затворныхъ понтонахъ*, на *перевозныхъ ботахъ* и на прочихъ *портовыхъ* и *гребныхъ* судахъ.

На фрегатѣ «Громобой» и на пароходо-фрегатѣ «Смѣлый» раотполированы каютные щиты и покрыта лакомъ мебель. Работы эти исполнены вольнонаемными мастеровыми за 3.000 р. сер. Сверхъ того, также были произведены нѣкоторыя ремонтныя работы на судахъ, приходившихъ въ Кронштадтскій портъ въ теченіи навигаціи 1860 года, именно: на корветѣ «Калевала», шкунахъ: «Баканъ» и «Вѣха», на пароходахъ: «Мирный» и «Курьеръ», на винтовыхъ канонирскихъ лодкахъ: «Русалка», «Коршунъ», «Повѣса», «Балагуръ» и «Домовой», на гидравлическомъ плавучемъ докѣ, а также на практическомъ фрегатѣ, находящемся въ лагерѣ Морскаго Кадетскаго Корпуса.

БЫЛИ ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКИ:

Петра I.

Корабль «Ретвизанъ», для осмотра подводной части; при чемъ перемѣнены поврежденныя штуки фалшкиля, снята мѣдная обшивка и вновь обшита подводная часть корабля, съ добавленіемъ новыхъ мѣдныхъ листовъ, около грузовой ватерлиніи.

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», для осмотра поврежденнаго фалшкиля, перемѣны нѣкоторыхъ досокъ подводной обшивки и для исправленія мѣдной обшивки.

Корветъ «Калевала», для осмотра подводной части; при чемъ снята была мѣдная обшивка, проконопачена подводная часть и корветъ вновь обшитъ мѣдью.

Пароходъ «Александрія», для окраски подводной части.

Прибывшіе отъ устья Амура корветы «Новикъ» и «Рында», для капитальнаго исправленія.

Корабль «Императоръ Николай I», фрегатъ «Ослябя» и корветъ «Богатырь», для окончательной отдѣлки, обшивки мѣдью и установки нѣкоторыхъ частей механизмовъ.

Послѣднія пять судовъ зимуютъ въ докахъ.

Въ Николаевскій докъ.

Фрегатъ «Громобой», для осмотра подводной части, перемѣны поврежденныхъ штукъ фалшкиля и для исправленія мѣдной обшивки.

Фрегатъ «Палканъ», для осмотра подводной части.

Корветъ «Баянъ», для осмотра и исправленія поврежденнаго фалшкиля и нѣкоторыхъ частей киля.

Клиперъ «Абрекъ», для обшивки мѣдью и установки нѣкоторыхъ частей машины.

Пароходъ «Гремящій», для осмотра подводной части; причемъ подведенъ фалшкиль, снята мѣдная обшивка, пароходъ проконопаченъ и вновь обшитъ старой мѣдью.

Фрегатъ «Аскольдъ», для тимбировки; фрегатъ зимуетъ въ докѣ.

Транспортъ «Артельщикъ», для осмотра и исправленія поврежденій въ подводной части и для перемѣны гребнаго винта.

Транспортъ «Артельщикъ» сталъ на мель въ Финляндскихъ шхерахъ, имѣя лоцмана. Убытокъ, понесенный при этомъ случаѣ казною, какъ чрезъ потерю нѣкоторыхъ вещей, такъ и вслѣдствіе исправленія поврежденій, исчисленъ въ 2.865 руб. $7\frac{1}{4}$ коп. О взысканіи этой суммы съ лоцмана, обязаннаго, на основаніи постановленій о лоцманской и маячной части въ Финляндіи, вознаградить казну, сдѣлано распоряженіе.

На вновь устроенный Мортоновъ элингъ былъ вытащенъ почтовый пароходъ «Владиміръ», для осмотра подводной части.

На плавучіе доки подъ №№ 1 и 2, были подняты: а) шкуны: «Вѣха» и «Баканъ», для окраски подводныхъ частей; б) канонирскія лодки: «Стерлядь», «Панцырь», «Ершъ», «Коршунъ», «Буянъ», «Шмель», «Молнія», «Балагуръ» и «Домовой», для осмотра подводныхъ частей; при чемъ у лодокъ: «Коршунъ», «Буянъ», «Русалка» и «Молнія», проконопачены под-

водныя части; «Стерлядь», «Панцырь», «Ершъ», «Шмель» и «Домовой»—исправлена подводная обшивка; «Молнія» и «Балагуръ» — исправлены гребные винты; в) желѣзныя баржи №№ 1 и 2, для окраски и исправленія на первой изъ нихъ рулевыхъ петель; г) деревянная баржа, двѣ бомбарды, ботъ и гребныя кононирскія лодки подъ №№ 4 и 10, всѣ для окраски; при чемъ проконопачены ихъ подводныя части.

Механизмы.

1) Капитально исправленъ паровой котелъ винтовой канонирской лодки «Буянъ», съ расположеніемъ въ немъ дымогарныхъ трубокъ, по особому плану, данному Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго Флота.

2) Вмѣсто механизмовъ, которые были на корветахъ: «Новикъ» и «Рында», какъ несоотвѣтствующихъ настоящему назначенію этихъ судовъ, заказаны, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, новые механизмы, въ 160 нарицательныхъ силъ каждый, въ Англіи, заводчикамъ Гомфрейсъ и Тенантъ, съ тѣмъ, чтобы эти механизмы доставлены были въ Кронштадтъ съ открытіемъ навигаціи 1861 года.

3) Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (по журналу 21-го Сентября 1860 г., стат. 21.813), заказаны Абовскому Механическому Заводу Кови и К° новые котлы для пароходофрегата «Рюрикъ», за 43 т. руб. сер., и предоставлено заводу произвести исправленіе поврежденій, оказавшихся въ самомъ механизмѣ, за 1.859 руб. 22 коп. сер.

Для установки новыхъ котловъ на пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ», онъ отправленъ на зимовку въ Або, гдѣ будутъ произведены, на тамошней частной верфи, всѣ столярныя работы и приспособленія, сопряженныя съ установкою котловъ, за сумму не свыше 5.000 руб.

4) Въ замѣнъ пришедшихъ въ негодность паровыхъ котловъ на пароходо-фрегатѣ «Гремящій», для него сдѣланы новые котлы, на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ.

Для изготовленія этихъ котловъ, по требованію завода, куплено съ воли разныхъ сортовъ желѣза на 23.206 руб. и латунной мѣди, для дымогарныхъ трубокъ, на 18.562 руб., всего же на 41.768 руб.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Исправлены *по дефектамъ: бригъ* «Новая Земля», *шкуна* «Задорная», *пароходы:* «Смирный», «Самоѣдъ» и «Полезный», транспортъ «Соловецкъ», *брантвахтенное судно, подъемные бота, водоналивный ботъ,* три *флашхоута* и 97 *гребныхъ* и *портовыхъ* судовъ разныхъ наименованій.

Матеріалы, употребленные на исправленіе всѣхъ означенныхъ судовъ, стоятъ 688 р. 76 коп.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Исправлены *по дефектамъ: пароходы:* «Тарки», «Астрабадъ», «Астара», «Бурлакъ», «Ленкорань», «Уралъ», «Астрахань», *транспортъ* «Кура», *маячное судно,* одна деревянная и четыре желѣзныхъ *баржи;* четыре *догрузныхъ* судна и *землечерпательная машина.*

Желѣзная баржа № 4, для исправленія, осмотра и окраски подводной части, была вытащена на стапель и по исправленіи вновь спущена на воду.

Пароходы «Астрахань» и «Уралъ» были подняты на плавучій докъ, для окраски подводныхъ частей и для установки на первомъ и для исправленія на послѣднемъ кингстоновыхъ клапановъ.

Кромѣ того, на пароходѣ «Астрахань» сдѣлана вновь внутренняя обшивка, придѣланы новые карлингсы и исправлены палуба и капитанская каюта. Для улучшенія морскихъ качествъ транспорта «Астрабадъ» приступлено къ устройству на немъ выдвижнаго киля.

Механизмы.

Для болѣе удовлетворительнаго дѣйствія водоподъемныхъ машинъ на плавучемъ гидравлическомъ докѣ, подняты приводы машинъ, что дало возможность поднять, какъ зубчатыя колеса центробѣжныхъ вѣялокъ, такъ и самыя выбрасывающія трубы. Этими исправленіями устранено вредное дѣйствіе сопротивленія воды на зубцы колесъ.

Въ механизмѣ парохода «Астрахань» сдѣланы нѣкоторыя исправленія и улучшенія.

На пароходѣ «Бурлакъ» приспособлена дымовая труба къ спуску, измѣнены и улучшены водомѣрные приборы.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Исправлены *по дефектамъ: канонирскія лодки:* «Лѣшій», «Мечъ», «Забіяка», «Хватъ», «Иней», «Лихачь», «Трескъ», «Марево» и «Отливъ»; *блокшифы* подъ №№ 1 и 2; *плавучій докъ* № 3; *шкуна* «Марія-Софія»; *гребныя канонирскія лодки, баржи и гребныя суда.*

Флашхоутъ для подъема изъ воды якорей и другихъ тяжестей, вслѣдствіе значительной течи и по неимѣнію при портѣ приспособленій для вытаски судовъ на берегъ, вытащенъ былъ на элингъ Гельсингфорской частной верфи, гдѣ и исправленъ въ подводной части средствами верфи, за что заплачено 285 руб.

Произведены нѣкоторыя работы на Кальбодегрундскомъ маякѣ и на приходившихъ на Гельсингфорскій рейдъ въ теченіи лѣта 1860 г. корабляхъ: «Выборгъ», «Орелъ», «Вола» и «Константинъ», и пароходѣ «Ижора».

На плавучій докъ № 3 были подняты: а) остававшіяся не вооруженными *десять* канонирскихъ лодокъ. На каждой изъ нихъ наружная подводная обшивка была проконопачена и высмолена; на трехъ перемѣнены кормовыя втулки гребнаго вала, а у двухъ сняты были гребные винты и вынуты валы; и б) Кальбодегрундскій плавучій маякъ, по окончаніи кампаніи, для осмотра.

Въ *механизмахъ* паровыхъ лодокъ произведены были нѣкоторыя исправленія средствами порта, подъ надзоромъ состоящаго при портѣ вольнонаемнаго механика.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1860 г. при Ревельскомъ портѣ исправлены *по дефектамъ: корабль* «Вола», *шкуны* «Баканъ» и «Вѣха», *лоцъ-судно* «Молога», *транспортъ* «Аландъ», *плавучіе маяки:* Ревельскій и Кальбодегрундскій.

Сверхъ того, произведены были нѣкоторыя работы на приходившихъ къ Ревельскому порту въ 1860 г. судахъ, а именно: на бригѣ «Филоктетъ», на транспортахъ: «Гапсаль» и «Ока», на шкунѣ «Вихрь» и на пароходѣ «Ижора». Стоимость

матеріаловъ, употребленныхъ на эти работы, составляетъ 101 руб. 89 коп., а самыя работы произведены были казенными мастеровыми.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

1) Окончательно исправленъ, отдѣланъ и приготовленъ къ кампаніи пароходъ «Турокъ», въ 200 силъ.

На исправленіе и окончательную отдѣлку парохода и приготовленіе его по всѣмъ частямъ къ кампаніи, изъ наличныхъ портовыхъ запасовъ, исчислено было 30.677 руб. 82¾ коп. Сверхъ того, на заготовленіе мебельныхъ вещей отпущено Командиру парохода 381 руб. 14¼ коп. Вообще же покупка парохода и приведеніе его въ исправное состояніе обошлись казнѣ въ 46.058 р. 97 коп.

Машина парохода, съ исправленіемъ ея и добавленіемъ нѣкоторыхъ частей, на сумму 331 р., находится въ удовлетворительномъ состояніи.

2) Пароходъ «Тамань», выписанный въ 1849 г. изъ Англіи, по прослуженіи одиннадцати лѣтъ, потребовалъ весьма значительныхъ исправленій, которыя всѣ приводятся къ окончанію. Необходимые для того матеріалы были отпущены изъ общихъ запасовъ порта, а мастеровые употреблялись казенные, съ добавленіемъ вольнонаемныхъ.

3) Исправлено: корветовъ. 6.
шкунъ и транспортовъ. . . . . 13.
пароходовъ. . . . . 14.

Въ этомъ числѣ девять судовъ, принадлежащихъ Русскому Обществу Пароходства и Торговли и другимъ лицамъ.

4) Исправленно разныхъ портовыхъ судовъ, какъ то: флашхоутовъ, канонирскихъ лодокъ, понтоновъ и баржъ, числомъ 17.

Изъ судовъ, на коихъ произведены были исправленія, 36 были вытащены на Мортоновъ элингъ, а 5 — въ особый судостроительный докъ.

Механизмы.

Въ 1860 г. были произведены исправленія въ механизмахъ слѣдующихъ судовъ: корветовъ: «Удавъ», «Рысь», »Зубръ» и «Буйволъ»; пароходовъ: «Турокъ», «Сулинъ» и «Ординарецъ», шкунъ: «Псезуапе», «Анапа», «Эльборусъ», «Туапсе», «Келасуры», «Соукъ-су» и «Абинъ».

ОТДѢЛЪ III.

О РАЗБОРѢ И ПРОДАЖѢ СТАРЫХЪ СУДОВЪ, А ТАКЖЕ ОБЪ ОБРАЩЕНІИ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ ВЪ ПОРТОВЫЯ И ПОДЪ БЛОКШИФЫ.

С. ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Разобраны: полубаржа № 7 и одна грузовая палубная лодка.

Отъ разборки этихъ судовъ получено: желѣза 27 п. 10 ф., свинца 33 фун., брусьевъ 27, досокъ 54 штук. и дровъ 3-хъ-полѣнныхъ 15 сажень.

Проданы, съ торговъ: брандвахтенное судно за 1.100 руб. сер., пароходная пристань за 275 р., Датскій ботикъ за 100 руб., всего три судна за 1.475 руб.

Обращены въ портовыя суда: а) корпусъ парохода «Графъ Врончено», по неблагонадежности къ плаванію и негодности его механизма, въ грузовое судно, для состоянія при гидравлическомъ плавучемъ докѣ; и б) по недостатку при С. Петербургскомъ портѣ мелкосидящихъ судовъ, для перевозки Адмиралтейскихъ грузовъ, въ Ноябрѣ 1859 г. разрѣшено было передѣлать *десять гребныхъ канонирскихъ лодокъ* въ грузовыя суда.

Прежде приступленія къ работамъ на всѣхъ десяти лодкахъ, для опыта передѣлана на Галерномъ Островкѣ одна изъ этихъ лодокъ въ грузовое судно № 1, которое спущено на воду въ концѣ Мая 1860 г.

Съ цѣлью удостовѣриться удовлетворяетъ ли это судно требованіямъ, оно отправлено было съ грузомъ на Ижорскіе заводы, при чемъ оказалось, что оно способно къ плаванію и можетъ свободно ходить по р. Ижорѣ, имѣя углубленія при малой водѣ до 4 ф., съ грузомъ до 2.875 п., а при полной водѣ и углубленіи до $5\frac{1}{2}$ ф. можетъ имѣть груза до 3.500 пудовъ.

Передѣлка лодки произведена казенными средствами, съ употребленіемъ вольнонаемныхъ мастеровыхъ, и обошлась въ 1.199 руб. 25 коп.

Какъ означенное судно оказалось удовлетворяющимъ своему назначенію, то разрѣшено приступить къ работамъ по передѣлкѣ еще трехъ лодокъ.

Подъ *блокшифы* для С. Петербургскаго порта назначены фрегаты «Аврора» и «Касторъ». Изъ нихъ фрегатъ «Аврора» уже приведенъ въ С. Петербургъ, на гидравлическомъ плавучемъ докѣ, поставленъ у Охтенской верфи и приступлено къ работамъ по приспособленію его къ настоящему назначенію.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Разобраны, въ докѣ Петра I-го, съ подряда, Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ, корабли: «Полтава», «Ингерманландъ», «Бріенъ» и «Фершампенуазъ» и подводная часть фрегата «Цесаревичъ-Константинъ».

Контракты на разборку этихъ судовъ заключены съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналамъ 21 Іюня и 3-го Августа 1860 г., ст. 21.728 и 21.766.

Подрядчикъ обязался разобрать означенныя эти суда своими средствами и рабочими, съ тѣмъ, чтобы матеріалъ, который будетъ полученъ отъ разборки подводной части фрегата, былъ раздѣленъ между нимъ и казною пополамъ; изъ четырехъ же кораблей,—всѣ матеріалы отъ двухъ кораблей, по выбору Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, должны были поступить въ пользу казны; а отъ другихъ двухъ — въ собственность подрядчика, съ уплатою имъ Морскому вѣдомству, сверхъ обязанности разобрать всѣ четырѣ корабля своими средствами, 15.500 руб.

Самая разборка судовъ производилась подъ наблюденіемъ особой Коммисіи.

Стоимость половины металловъ и матеріаловъ, полученныхъ отъ разборки подводной части фрегата «Цесаревичъ-Константинъ», простирается на сумму до 1.807 руб.; надводная же часть была разобрана казенными средствами.

Въ докладѣ Департамента о результатѣ торговъ на разборку, съ подряда, кораблей «Полтава», (3,586 тоннъ), «Фершампенуазъ» (3.283 т.), «Бріенъ» (2.980 т.) и «Ингерманландъ» (2.800 т.), для опредѣленія стоимости этой работы, а также количества и стоимости матеріаловъ, которые могли быть добыты при разборкѣ означенныхъ кораблей, принята была въ основаніе стоимость работъ по разборкѣ нѣсколькихъ фрегатовъ и количество матеріаловъ, добытыхъ отъ разборки кораблей «Кацбахъ» и «Кульмъ».

На семъ основаніи оказывалось, что отъ разборки кораблей «Полтава», «Фершампенуазъ», «Бріенъ» и «Ингерманландъ» могло быть получено матеріаловъ на 87.134 руб. 50 коп., а разборка ихъ могла стоить до 27.915 руб. 26 коп. сер. Слѣдовательно въ казнѣ оставалось бы матеріаловъ на 59.219 р. 24 к.

Въ число двухъ кораблей, отъ разборки которыхъ матеріалъ долженъ былъ поступить въ пользу казны, выбраны были «Полтава» и «Ингерманландъ», въ которыхъ, въ сложности, считалось 6.386, а въ двухъ остальныхъ 6.263 тоннъ.

Изъ отчетныхъ вѣдомостей о металлахъ и прочихъ матеріалахъ, добытыхъ при разломкѣ кораблей «Полтава», и «Ингерманландъ», оказывается, что матеріаловъ добыто на 34.900 руб. 3½ коп., которые, съ уплаченными подрядчикомъ 15.500 руб., составили сумму въ 50.400 руб. 3½ коп.

Отсюда видно, что при разборкѣ всѣхъ четырехъ кораблей хозяйственнымъ образомъ, казна получила бы матеріаловъ не болѣе какъ на 69.800 руб. 7 коп., заплатила бы за разборку до 27.915 руб. 26 коп., и у нея осталось бы матеріаловъ на сумму до 41884 р. 81 коп.

Посему, произведя разборку упомянутыхъ четырехъ кораблей, съ *подряда*, казна осталась въ выгодѣ на 8.515 руб. 22½ коп.

Въ настоящее время въ Николаевскомъ докѣ разбирается днище корабля «Св. Георгій Побѣдоносецъ».

Проданы, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналамъ 10-го Марта и 21 Іюня 1860 г. ст. 21.601 и 21.728: а) съ торговъ: корпусъ фрегата «Амфитрида», разстрѣленнаго при опытахъ на сѣверномъ фарватерѣ, за 5100 руб. б) корпуса: фрегата «Церера», а также бриговъ «Улисъ» и «Парисъ», парохода «Смѣлый», транспорта «Або» и лоцъ-судна «Нептунъ», оптомъ за 40.000 руб.; в) сто пятьдесятъ два гребныя судна за 1.855 р., г) Артиллерійскому Департаменту Военнаго Министерства 18 весельный барказъ съ принадлежностію, за 495 руб., и д) одиннадцать негодныхъ къ дальнѣйшей службѣ паровыхъ котловъ съ пароходовъ «Смѣлый» и «Гремящій» и съ корвета «Волъ», за 6.510 руб.

Обращены: бриги «Палинуръ» и «Агамемнонъ», шкуны «Стрѣла» и «Градъ» и тендеръ «Снапопъ» — *въ портовыя суда;*

корабли «Iезекiиль» и «Память Азова» — подъ *блокшифы*; а «Владимiръ» и «Великiй Князь Михаилъ» — подъ *плавучiе краны*.

АРХАНГЕЛЬСКIЙ ПОРТЪ.

Разобраны неспособныя къ дальнѣйшей службѣ двадцать четыре канонирскiя лодки.

Проданы, за ветхостью, шесть карбасовъ, за 16 руб. 45 коп.

НИКОЛАЕВСКIЙ ПОРТЪ.

Разборны, въ Николаевѣ, по неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ, грузовый ботъ № 3 и двадцать пять гребныхъ судовъ.

Проданы, съ торговъ: бригъ «Тезей» за 4.230 руб., транспортъ «Перунъ» — за 6000 руб., котлы съ парахода «Силачъ» — за 11.850 руб.; машина съ этого же парохода за 2.415 руб., и шесть грузовыхъ ботовъ за 1.625 руб., всего на сумму 26.120 руб. сер.

По неблагонадежности къ плаванiю въ морѣ, обращены въ портовыя суда парусные транспорты «Балаклава» и «Прутъ».

АСТРАХАНСКIЙ ПОРТЪ.

Высочайше утвержденнымъ въ 1858 г. Уставомъ Общества Пароходства и Торговли по Каспiйскому морю, подъ фирмою «Кавказъ и Меркурiй», предоставлено Обществу, для облегченiя своихъ дѣйствiй и усиленiя перевозочныхъ средствъ, купить тѣ казенные пароходы Каспiйской флотилiи, въ которыхъ для Правительства не будетъ настоять надобности, съ тѣмъ, что при продажѣ пароходовъ, Морское вѣдомство, споспѣшествуя скорѣйшему открытiю и успѣху дѣйствiй Общества, збавляетъ съ первоначальной дѣйствительной стоимости пароходовъ по 10% за каждый годъ ихъ употребленiя.

На семъ основанiи Общество ходатайствовало объ уступкѣ двухъ желѣзныхъ пароходовъ «Тарки» и «Ленкорань», въ 100 силъ каждый.

Пароходы эти были построены: «Тарки» — въ Англiи, на заводѣ Ренни, а «Ленкорань» — въ Голландiи, на Файнарскомъ заводѣ, и оба, по доставленiи, въ частяхъ, въ Астрахань, въ 1844 г., были тамъ собраны, вооружены и окончательно отдѣланы въ концѣ 1845 г.

Первоначальная стоимость сихъ пароходовъ составляла: «Тарки» 83.488 р. 67 коп., и «Ленкорань» 93.555 р. 22 коп.

По полученіи отъ Главнаго Командира Астраханскаго порта увѣдомленія, что съ его стороны не встрѣчается препятствія къ уступкѣ одного только парохода «Ленкорань», съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 30 Ноября 1860 г. ст. 21.882) сдѣлано распоряженіе о передачѣ сего парохода Обществу «Кавказъ и Меркурій», и, какъ пароходъ прослужилъ болѣе десяти лѣтъ, то вознагражденія за него отъ Общества не слѣдуетъ.

Разобраны: Военный ботъ «Муравей», построенный въ 1845 г., деревянная баржа № 5, догрузное судно № 1 и десять гребныхъ судовъ.

Обращены въ *портовыя* суда: Мореходныя баржи: желѣзная № 7 и деревянная № 8; желѣзный пароходъ «Астрабадъ», по негодности его механизма, въ парусное *транспортное* судно; желѣзный пароходъ «Волга» также разрѣшено обратить въ догрузное портовое судно, но, по снятіи съ него машины и по тщательномъ осмотрѣ корпуса на стапелѣ, оказалось, что желѣзо до того проржавѣло, что корпусъ парохода не можетъ быть исправленъ до состоянія, въ которомъ онъ могъ бы держаться на водѣ, а потому и подлежитъ разборкѣ или продажѣ.

Пароходъ «Волга» построенъ въ 1844 г. въ Англіи, на заводѣ Ренни, за 22.569 руб. и въ томъ же году подъ парами своего механизма прибылъ въ Астрахань.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Проданы: 1) Два затонувшія въ каналѣ Свеаборгской крѣпости днища блокшифныхъ кораблей «Нарва» и «Остроленко» — Гельсингфорскому купцу Бенедикту Бреннеру, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 16-го Сентября 1860 г. ст. 21.802), за 1.500 рубл[illegible]

Желавшіе принять на себя разборку этихъ днищъ до 1859 г. предлагали только 600 р.; на торги же, назначавшіеся по сему предмету въ 1859 и 1860 г. желающихъ торговаться не явилось.

2) Два блокшифные корабля «Россія» и «Березино», по совершенной неблагонадежности этихъ судовъ къ дальнѣйшей службѣ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ - Совѣта, — купцу

Францу Бреннеру, за 43.000 р. сер. (жур. 21-го Сентября 1860 г. ст. 21.815).

По соображеніи количества матеріаловъ и металловъ, употребленныхъ на постройку этихъ кораблей, съ количествомъ металловъ и матеріаловъ, добытыхъ при разборкѣ нѣкоторыхъ другихъ кораблей, оказывалось, что отъ разборки блокшифныхъ кораблей «Россія» и «Березино» можетъ быть выручено металловъ и дровъ, по цѣнамъ справочнымъ, на сумму 52.934 р. 60 к.; расходъ же по разборкѣ ихъ можетъ простираться до 13.125 р.; затѣмъ въ остаткѣ матеріаловъ могло быть на 39.809 р. 60 коп.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Проданы: а) лоцъ-судно «Сирена» — купцу Гельбауму, за 1.100 р.; б) ему же транспортъ «Маякъ», за 1.450 р.; и в) торговому дому Клейгель шкуна «Александра» за 2.425 р. и два норвежскіе ботика, за 80 р. 50 к.

Шкуна «Александра» и транспортъ «Маякъ» проданы съ торговъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 28-го Іюля 1860 г. ст. 21.761, а лоцъ-судно «Сирена» и ботики — съ разрѣшенія г. Управлявшаго Морскимъ Министерствомъ, Адмирала Метлина.

Транспортъ «Маякъ» и лоцъ-судно «Сирена» проданы — по неблагонадежности ихъ къ дальнѣйшей службѣ; ботики — по неимѣнію въ нихъ надобности, а шкуна «Александра» — по неудовлетворительности ея морскихъ качествъ.

Сверхъ того, въ Ригѣ *продано:* восемь канонирскихъ лодокъ, за 1.600 р. и шестнадцать 2-вес. яловъ за 240 руб., по ненадобности.

Всего отъ продажи судовъ и разборки нѣкоторыхъ изъ нихъ, выручено:

деньгами	148.466 р. $95\frac{1}{4}$ к.
матеріалами на сумму до	36.851 » $88\frac{1}{2}$ »
Итого на	185.319 р. $83\frac{3}{4}$ к.

ОТДѢЛЪ IV.

О ВООРУЖЕНІИ СУДОВЪ И СНАБЖЕНІИ ИХЪ ЗАПАСАМИ.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ, состоявшихъ въ 1860 г. при С. Петербургскомъ портѣ, были вооружены и снабжены запасами по кораблестроительной части слѣдующія: *пароходы:* «Александрія», «Стрѣльна», «Онега», «Быстрый», «Мирный», «Курьеръ», «Ильмень», «Ладога», «Ястребъ», «Поспѣшный», «Вѣстовой» и «Фонтанка» — на 7; «Нева» — на 6; «Разсыльный» — на 5; «Графъ Вронченко» — на 2; и паровая шлюпка «Самоваръ» — на 6 мѣсяцевъ. *Винтовыя канонирскія лодки*: «Сѣкира», «Взрывъ», «Коршунъ», «Вѣдьма», «Копчикъ» и «Повѣса» на — 7 мѣсяцевъ. *Яхты*: «Волна», «Королева Викторія», «Никса», «Костя», буера №№ 1 и 2-й, гвардейскія гребныя суда, а также брантвахты рѣки Невы, маяки большаго Невскаго фарватера и Елагинскаго, грузовые бота подъ №№ 3, 4, 8, 10 и 21, семь шхунеръ, желѣзныя баржи №№ 1 и 2, грузовый палубный катеръ, двѣнадцать полубаржъ, четыре пашскія лодки, двѣ тихвинскія лодки, землечерпательныя машины, ластовыя гребныя суда и катеръ для перевозки тяжестей — на 6 мѣсяцевъ. Загородныя суда на — 4 мѣсяца и корабельный гидравлическій плавучій изъ пяти частей докъ — на 5 мѣсяцевъ.

Стоимость матеріаловъ и вещей, отпущенныхъ на вышеозначенныя суда простирается на 18.077 руб. 36 коп. и, кромѣ того, выдано 8.879 руб. 73 ¼ коп. сер. на покупку окрасочныхъ, освѣтительныхъ и канцелярскихъ матеріаловъ и припасовъ.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ числа судовъ, назначенныхъ въ 1860 г. въ плаваніе, при Кронштадскомъ портѣ, были вооружены и снабжены запасами, по положенію, слѣдующія суда: *корабли*: «Цесаревичъ», «Синопъ», «Вола» и «Ретвизанъ» — на 3 мѣсяца; «Константинъ», «Выборгъ» и «Орелъ» — на 5; «Прохоръ» — на 4. *Фрегаты:* «Генералъ-Адмиралъ», «Громобой», и «Олегъ», корветъ «Колевала» и клиперъ «Абрекъ», отправившіеся въ загра-

ничное плаваніе,— на 1 годъ; корветъ «Баянъ» — на 3 м., бриги: «Антеноръ» — на 7 и «Филоктетъ»—на 6; шкуны: «Вихрь», «Компасъ», «Секстанъ» и «Опытъ»—на 6; тендеръ «Копчикъ»— на 7; Императорская яхта «Штандартъ» — на 6; пароходы: «Камчатка», «Грозящій», «Гремящій», «Рюрикъ», «Смѣлый» и «Ижора» — на 6; «Храбрый» и «Невка» — на 7; *транспорты:* «Артельщикъ», «Ока» и «Двина» — на 6, «Гапсаль» и «Нѣманъ»—на 1; *винтовыя канонирскія лодки:* «Панцырь»—на 8, «Шмель» и «Ершъ»—на 7, «Буянъ»—на 6 и «Стерлядь»—на 4, и маячное судно—на 7 мѣсяцевъ.

Сверхъ того, отправлено на купеческихъ судахъ въ Англію запасовъ на 1 годъ для клипера «Гайдамакъ» и винтовой канонирской лодки «Моржъ».

Стоимость такелажа, отпущеннаго на суда, простирается на 33.403 руб. 29 коп.; а прочихъ матеріаловъ—на 65.653 руб.

Кромѣ того, выдано деньгами: а) на пріобрѣтеніе матеріаловъ для окраски судовъ, на *тридцать девять* судовъ разнаго ранга, 16.875 руб. 72 коп.; б) на позолоту и ремонтъ оной, *на шестнадцать* судовъ, 455 руб.; в) на мебель и ремонтъ оной, *на шестнадцать* судовъ, 7.529 р. 20 к.; г) на каютные уборы, *на шестнадцать* судовъ, 2.109 руб. 55 коп.; д) на столовое бѣлье и сервизы и на ремонтъ оныхъ, *на двадцать шесть* судовъ, 5.168 руб. 39 коп.; е) на библіотеку, на *четыре* судна, 900 руб.; ж) на освѣтительные матеріалы, *на девятнадцать* судовъ, 4.792 руб. 82 коп.; и на канцелярскіе припасы, *на двадцать три* судна, 719 руб. 4 коп.

Корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ», клиперъ «Абрекъ» и фрегатъ «Олегъ» снабжены водоопрѣснительными аппаратами системы Тона, и, сверхъ того, первыя три судна—каучуковыми переговорными трубами изъ портоваго наличія.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ Архангельской флотиліи въ 1860 г. были вооружены и снабжены запасами: бригъ «Новая Земля», шкуна «Задорная», брандвахтенное судно и пароходы: «Смирный», «Полезный» и «Самоѣдъ» — на 6 мѣсяцевъ; а пароходъ «Соломбала», транспорты «Соловецкъ» и «Кемь» — на 2 мѣсяца.

Вооруженіе судовъ и укомплектованіе ихъ церковною утварью, мебелью, каютными приборами и разными аппаратами

стоило 22.633 руб. $2\frac{1}{2}$ коп.; снабженіе запасами—7.711 руб. $76\frac{1}{2}$ коп., и, сверхъ того, выдано было деньгами, на покупку красокъ, освѣтительныхъ и канцелярскихъ матеріаловъ 1.176 руб. 33 к.; всего же издержано 31.521 руб. 12 коп.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1860 г. при Николаевскомъ портѣ были вооружены и снабжены запасами, по положенію, всѣ суда, которыя назначены были въ плаваніе по программѣ, и, сверхъ того, по особому назначенію—транспортъ «Килія».

Для всѣхъ этихъ судовъ отпущено матеріаловъ и припасовъ, натурою, на сумму 51.656 руб. $72\frac{1}{2}$ коп. Сверхъ того, отпущено денегъ:

1) На покупку красочныхъ матеріаловъ для окраски судовъ и механизмовъ, на основаніи журнала Адмиралтействъ-Совѣта 3-го Августа 1857 г., 11.165 руб. 39 коп.

2) На пріобрѣтеніе сервизовъ и судовой посуды, а также на ремонтѣ сервизовъ и сервизныхъ вещей, на основаніи журналовъ Адмиралтействъ-Совѣта 22-го Августа 1857 г. и 12-го Октября 1860 г., 2.740 руб.

3) На покупку образовъ, каминовъ и на ремонтъ мебели, на *четырнадцать* судовъ, 4.031 руб. $66\frac{3}{4}$ коп. и

4) Командирамъ *пяти* судовъ, отправленныхъ за границу, на покупку угля и другія надобности выдано 4.571 руб. сереб.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Всѣ суда Каспійской флотиліи, находившіяся въ плаваніи въ 1860 г., были вооружены по штату и снабжены всѣми необходимыми по кораблестроительной части и вооруженію запасами, изъ общихъ портовыхъ запасовъ, на сумму 51.554 руб. $24\frac{1}{4}$ коп. Сверхъ того, командирамъ судовъ выдано было деньгами 1.544 руб. $57\frac{3}{4}$ коп., для окраски судовъ.

Изъ судовъ находившихся въ плаваніи были снабжены запасами: шкуны: «Персіянинъ», «Хивинецъ», «Туркменъ», «Казакъ», «Змѣя», «Тарантулъ», «Муха» — на 12 мѣсяцевъ, а «Бухарецъ», и «Курдъ» — на 6; пароходы: «Дербентъ» — на 12, «Уралъ» — на 9, «Астара» и «Бурлакъ» — на 8, и Астрахань» — на $7\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ; транспорты: «Астрабадъ» — на 12, и «Кура» —

на 7.; семь баржъ и маячное судно — на 8; брандвахтенное судно — на 9 и куссовая лодка — на 12 мѣсяцевъ.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

При Свеаборгскомъ портѣ, изъ судовъ, назначенныхъ въ 1860 году въ плаваніе, были вооружены и снабжены всѣми необходимыми запасами, по положенію, *девять* винтовыхъ канонирскихъ лодокъ и корветъ «Калевала». Изъ нихъ три лодки — на 6-ть, а корветъ и остальныя шесть лодокъ — на 3 мѣсяца. Всего отпущено на означенныя суда матеріаловъ на 6.276 рублей 36 коп. и выдано денегъ 1.298 руб. 15½ коп. сереб.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

При Ревельскомъ портѣ были вооружены и снабжены запасами: транспортъ «Аландъ» и лоцъ-судно «Молога» — на 5, винтовыя шкуны «Вѣха» и «Баканъ» на — 8, и плавучіе маяки Ревельстейнскій и Кальбодегрундскій — на 7 мѣсяцевъ.

Сверхъ того, нѣкоторые матеріалы и вещи отправлены были на Доммеснесскій плавучій маякъ. Всего же отпущено матеріаловъ на 2.148 руб. 85 коп. и выдано денегъ 2.695 руб. 3½ коп.

ОТДѢЛЪ V.

О ЗАГОТОВЛЕНІИ И ПЕРЕВОЗКѢ ВЪ ПОРТЫ ВСЯКАГО РОДА МАТЕРІАЛОВЪ, ПРИПАСОВЪ И ВЕЩЕЙ, ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.

---

1) ЭКИПАЖЕСКІЕ МАТЕРІАЛЫ, ПРИПАСЫ И ВЕЩИ.

Въ 1860 году экипажескіе матеріалы и припасы были заготовлены Департаментомъ для портовъ С. Петербургскаго и Кронштадтскаго, для Кронштадтскаго пароходнаго и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, а также, отчасти, для портовъ Астраханскаго, Архангельскаго, Ревельскаго и Свеаборгскаго и для Сибирской флотиліи (*).

(*) Заготовленіе матеріаловъ по Николаевскому порту изложено въ особой статьѣ въ концѣ настоящаго отдѣла.

Самое заготовленіе произведено чрезъ частныхъ лицъ, за которыми остались низшія цѣны на торгахъ, бывшихъ по сему случаю въ 1859 году, на сумму — 455.214 р. $8\frac{1}{2}$ коп сер., дешевле, въ общей сложности, справочныхъ цѣнъ на 62.360 р. $51\frac{1}{2}$ к., но дороже цѣнъ заготовленія 1859 г. на 13.523 р. $45\frac{3}{4}$ коп. сер.

Экипажескіе матеріалы, припасы и вещи, подлежавшіе заготовленію въ 1860 году, заключали въ себѣ предметы 242 наименованій, и, сверхъ того, нѣкоторые изъ нихъ имѣли подраздѣленія и особенности.

Чтобы дать возможность большему числу промышленниковъ участвовать въ торгахъ на поставку экипажескихъ матеріаловъ, матеріалы, припасы и вещи были сгруппированы, смотря по роду промышленности, къ которой принадлежали, на 23 участка или отдѣленія.

Весь подрядъ остался за 14-ю лицами, и выполненъ, большею частію, въ условленные сроки; нѣкоторые же предметы хотя и были поставлены послѣ истеченія сроковъ, но оттого не произошло никакихъ остановокъ ни въ работахъ, ни въ снабженіи судовъ, и потому дѣйствій казны на счетъ подрядчиковъ не было.

Промышленники, принявшіе на себя поставку, обязались доставить матеріалы и припасы въ Петербургъ, Кронштадтъ и Ижору.

Перевозка же сихъ предметовъ въ остальные порты производилась слѣдующимъ порядкомъ:

Въ Ревель и Свеаборгъ.

Были доставлены, въ теченіи навигаціи, на казенныхъ судахъ изъ Кронштадта.

Въ Архангельскъ.

Доставку въ этотъ портъ слѣдовавшихъ туда матеріаловъ, Департаментъ предполагалъ произвести отправленіемъ ихъ моремъ, изъ Кронштадта, на вольнонаемномъ суднѣ, на что и были произведены торги. Но какъ вслѣдъ за тѣмъ получена была смѣта Архангельскаго порта на 1861 г., изъ которой оказалось, что, съ отмѣною въ томъ портѣ строенія судовъ для Балтійскаго флота, количество потребныхъ порту матеріаловъ

не превышало 5.000 пуд., то предположеніе объ отправленіи сего груза моремъ было отложено, такъ какъ по своей незначительности онъ не могъ составить полнаго груза ни для какого мореходнаго судна. Посему отправка его въ Архангельскъ производится зимнимъ путемъ, съ подряда, съ уплатою за легковѣсныя тяжести, не превышающія 30 пуд., по 95 к., а за тяжеловѣсныя, отъ 30 до 100 пуд., по 1 р. 37 коп. съ пуда.

Въ Астрахань.

Съ подряда, водою, въ навигацію 1860 года. Транспортъ оставилъ Петербургъ 4-го Іюня 1860 г. и достигъ Астрахани 28 Октября сего года.

Грузъ вѣсилъ 23.088 пуд. 26 ф.; доставка его, по 38 коп. за пудъ, обошлась казнѣ въ 8,773 р. 48½ к., дешевле чѣмъ въ 1859 году на 3.694 р. 18 коп., т. е. по 16 коп. на пудъ.

Доставку груза принялъ на себя Царскосельскій купецъ Григорій Стрѣляевъ.

Замѣчено, что при слѣдованіи транспорта съ означеннымъ грузомъ были напрасные простои, наиболѣе потому, что прикащикъ, сопровождавшій транспортъ, не имѣлъ денегъ для немедленнаго удовлетворенія расходовъ, кои требовались по найму дополнительныхъ судовъ при перегрузкѣ и рабочихъ въ замѣнъ тѣхъ, которымъ кончались сроки найма во время пути.

Такимъ образомъ по прибытіи транспорта къ Касинскому перекату, на Волгѣ, необходимо было, по случаю мелководія, перегрузить суда и для того нанять еще 2 лодки, но это было исполнено только чрезъ 11 дней, и то при содѣйствіи Земской полиціи. Когда же транспортъ пришелъ въ Нижній Новгородъ, прикащикъ вошелъ въ соглашеніе съ Конторою Купца Шортона о взятіи лодокъ на буксиръ парохода, но Контора, не получая отъ прикащика денегъ, слѣдовавшихъ по уговору, исполнила обязательство только чрезъ 16 дней, когда офицеръ, Подпоручикъ *Бнердечевскій*, сопровождавшій транспортъ, рѣшился дать Конторѣ подписку, что слѣдуемыя за пароходъ деньги будутъ вполнѣ выплачены изъ Астраханскаго Портоваго Казначейства, по доставленіи груза въ Астрахань.

Для устраненія подобныхъ безпорядковъ, на будущее время, предполагается выдавать офицеру, который будетъ сопровождать транспортъ, нѣкоторую сумму денегъ, чтобы онъ могъ,

въ случаѣ напрасной медленности со стороны подрядчика, нанимать суда и рабочихъ, а также производить перегрузки на его счетъ, обусловивъ эту мѣру кондиціями.

Въ Николаевскъ.

На доставку въ при-Амурскій край матеріаловъ и вещей, которые требовались изъ Россіи, произведены были въ Кораблестроительномъ Департаментѣ, въ Маѣ 1860 г. торги, на которыхъ низшая цѣна осталась за отставнымъ Гвардіи Капитаномъ Бутковскимъ, и именно: вѣсомъ до 30 т. пуд. по 90 коп. за пудъ, а за остальное количество, сверхъ 30 т. пуд., по 88 к. за пудъ, т. е. дешевле противу цѣнъ 1859 г. на 5 и на 12 коп. съ пуда.

Подрядъ этотъ утвержденъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ 31 Мая, по докладу Департамента 27 Мая, № 4.844.

Подъ грузъ былъ предъявленъ Капитаномъ Бутковскимъ Гамбургскій корабль «Горизонтъ». Это судно, какъ оказалось изъ его документовъ, построено въ Америкѣ въ 1852 году; имѣетъ мѣдное крѣпленіе и обшито мѣдью.

Коммиссія, освидѣтельствовавшая корабль «Горизонтъ», нашла корпусъ его въ хорошемъ составленіи, конопать по пазамъ прочную и прочее вооруженіе въ исправномъ состояніи, и потому признала его благонадежнымъ къ предстоявшему плаванію.

Грузъ вѣсилъ 31.525 пуд. 30½ ф. Корабль оставилъ Кронштадтъ 28-го Августа 1860 года и 24-го Сентября прибылъ благополучно въ Соутгамптонъ, гдѣ были погружены на корабль еще нѣкоторые предметы, заготовленные для портовъ Восточнаго Океана, чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Пещурова, всего вѣсомъ 1.744 пуд. 3 фунта.

За тѣмъ корабль отправился далѣе.

Грузъ застрахованъ не только отъ совершенной гибели, но и отъ аварій, въ 157.542 р. 87 коп. сер., за что уплачено страховой преміи 17.174 р. 11½ коп.

Уплата фрахтовыхъ денегъ должна быть произведена въ слѣдующей постепенности: вслѣдъ за заключеніемъ контракта, по признаніи предъявленнаго контрагентомъ судна благонадежнымъ, ⅓ часть фрахтовой суммы; по нагрузкѣ судна—вторая

треть, а за тѣмъ остальная треть — по полученіи Департаментомъ извѣстія объ исправной сдачѣ груза на мѣстѣ назначенія.

Здѣсь слѣдуетъ упомянуть объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ адмиралтейскій грузъ, отправленный отсюда въ при-Амурскій край *въ 1859 году*.

Въ отчетѣ за этотъ годъ сказано, что вѣсъ всего груза составлялъ 45.712 пуд., въ томъ числѣ 70 орудій большаго калибра, коихъ вѣсъ съ нарядами равнялся 31.828 п. 20 ф.

До Копенгагена грузъ доставленъ былъ на американскомъ баркѣ «Голденъ Игль», который—на пути въ Копенгагенъ выдержалъ штормъ, и, вслѣдствіе оказавшихся въ немъ, послѣ сего, значительныхъ поврежденій, грузъ перенесенъ былъ для дальнѣйшаго отправленія на нанятый контрагентомъ, упомянутымъ Капитаномъ Бутковскимъ, корабль «Готторпъ».

Корабль «Готторпъ» имѣлъ свидѣтельство первокласснаго судна ($^3/_3$ Veritas) по своей благонадежности къ плаванію и исправности вооруженія. Между тѣмъ, выдержавъ на пути штормъ, оказалъ течь, а потому, для исправленія поврежденій. прибылъ въ Батавію.

По освидѣтельствованію судна Коммиссіею изъ мѣстныхъ экспертовъ, найдено, что судно должно выгрузиться.

Изъ 125.000 руб., представляющихъ цѣнность груза, 90.000 обезпечены страховыми полисами; а всѣ расходы, какіе по послѣдней аваріи причтуться на незастрахованную часть казеннаго груза, а именно на 35 т. р., должны падать на казну.

Какъ по контракту доставка груза на Амуръ лежитъ на отвѣтственности контрагента, отставнаго Гвардіи Капитана Бутковскаго, то Департаментъ требовалъ отъ него отзыва о мѣрахъ, какія имъ будутъ приняты къ отправкѣ груза, по назначенію, если корабль «Готторпъ» не въ состояніи будетъ предпринять дальнѣйшаго пути.

Капитанъ Бутковскій увѣдомилъ, что дѣйствительно корабль «Готторпъ», можетъ быть, не въ состояніи будетъ доставить грузъ по назначенію, и въ такомъ случаѣ придется пріискать другое судно; а какъ въ этомъ дѣлѣ значительно заинтересованы страховыя общества, принявшія грузъ на свой страхъ, то онъ рѣшился отправиться немедленно въ Гамбургъ для совѣщанія съ директорами страховыхъ обществъ о мѣрахъ, какія слѣдуетъ принять, чтобы выйдти изъ настоящихъ затрудненій.

Посему Бутковскій просилъ о выдачѣ ему акта, который предоставлялъ бы ему право распоряжаться какъ хозяину груза, и удостовѣренія, что всѣ издержки, кои будутъ падать на незастрахованную часть груза, будутъ немедленно уплачены Морскимъ вѣдомствомъ.

Этимъ способомъ Бутковскій надѣется устранить всѣ затрудненія двойнаго перевода денегъ и необходимости, въ противномъ случаѣ, открыть кредитъ неизвѣстному лицу; въ случаѣ же присужденія корабля «Готторпъ» неспособнымъ къ доставленію груза на Амуръ, грузъ не подвергнется продажѣ, но немедленно будетъ погруженъ на другія суда, на которыя будетъ перенесено страхованіе.

Въ слѣдствіе сего Департаментъ входилъ съ представленіемъ въ Адмиралтействъ - Совѣтъ, полагая выдать Капитану Бутковскому страховые полисы, дать разрѣшеніе распорядиться какъ хозяину груза, и удостовѣрить его, что всѣ расходы, какіе будутъ упадать на незастрахованную часть груза, будутъ немедленно уплачены Морскимъ вѣдомствомъ, по полученіи надлежащихъ счетовъ объ этихъ издержкахъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ представленіе Департамента утвердилъ (журн. 18 Января 1861 г. ст. 21.947), о чемъ и сообщено капитану Бутковскому и Россійскому повѣренному въ дѣлахъ въ Гамбургѣ, Любекѣ и Бременѣ.

Если корабль Готторпъ окончательно будетъ признанъ неспособнымъ къ дальнѣйшему плаванію съ адмиралтейскимъ грузомъ, то причину тому слѣдуетъ отнести преимущественно къ особенностямъ бывшаго на немъ груза, въ которомъ, какъ сказано выше, заключается значительное число орудій большаго калибра.

Между С.-Петербургомъ, Кронштадтомъ и Ижорскими заводами, въ 1860 году, посредствомъ казенныхъ судовъ, состоящихъ при дежурствахъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, перевезено разныхъ матеріаловъ и вещей вѣсовою тяжестью 341.860 пудовъ, т. е. въ 4 раза болѣе того количества, которое было перевезено въ 1859 году, и сверхъ того 9.942 человѣка.

Перевозка этого груза была произведена на 70 судахъ: 19 паровыхъ и 51 грузовомъ.

2) О КАЮТНЫХЪ ПРИБОРАХЪ.

Металлическіе каютные приборы принадлежатъ къ числу цѣнныхъ предметовъ, входящихъ въ отдѣлку судовъ.

Имѣвшіеся здѣсь образцы этимъ приборамъ оказались, по большей части, устарѣлой формы и мало-практичными.

Имѣя въ виду, что въ Черноморскомъ флотѣ употреблялись каютные приборы особо-тщательной выдѣлки, Департаментъ получилъ изъ Николаева полный экземпляръ этихъ приборовъ, работы тамошняго слѣсарныхъ дѣлъ мастера Маллера, который изготовляетъ эти вещи для Черноморскаго Вѣдомства съ 1838 года.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ нашелъ, что доставленные изъ Николаева приборы лучше тѣхъ, которые до настоящаго времени употреблялись здѣсь. Посему эти приборы утверждены за образцы, для употребленія въ нашемъ флотѣ, а мастеръ Маллеръ изъявилъ готовность изготовлять каютные приборы для Балтійскаго флота, съ укупоркою и доставкою въ С.-Петербургъ.

По цѣнамъ мастера Маллера стоимость каютныхъ приборовъ, которые предполагалось заготовить для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго и въ запасъ, составляла:

	24.676 р. 83 к.
А по здѣшнимъ цѣнамъ тѣ же вещи обошлись бы	27.886 » 67 »
Слѣдовательно дороже противу цѣнъ Маллера на	3.209 р. 84 к.

Посему Департаментъ полагалъ: на изготовленіе металлическихъ каютныхъ приборовъ, на сумму 24.676 р. 83 коп., съ укупоркою и доставкою ихъ въ С.-Петербургъ, дать на этотъ разъ нарядъ мастеру Маллеру, съ тѣмъ, чтобы онъ, по мѣрѣ изготовленія означенныхъ вещей, высылалъ ихъ сюда партіями, такъ, чтобы въ каждой партіи заключались вещи всѣхъ наименованій; на будущее же время пріискать въ С.-Петербургѣ мастера для выдѣлки каютныхъ приборовъ и тѣмъ устранить затрудненія, которыя могутъ встрѣтиться при полученіи приборовъ изъ мѣста, значительно удаленнаго отсюда.

Таковое предположеніе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

3) О ЛАМПАХЪ И ФОНАРЯХЪ.

Въ отчетѣ за 1859 годъ упомянуто, что положеніе 1840 г., объ отпускѣ на парусныя суда освѣтительныхъ принадлежностей и матеріаловъ, не удовлетворяло надобностей въ этихъ вещахъ паровыхъ судовъ и что, въ слѣдствіе этого, была учреждена особая Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Беренса, для составленія новаго положенія о числѣ лампъ и фонарей и о количествѣ освѣтительныхъ матеріаловъ, необходимыхъ, въ настоящее время, для каждаго ранга судовъ.

Составленный Коммиссіею проектъ положенія, по одобреніи Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, съ нѣкоторыми измѣненіями въ избранныхъ Коммиссіею образцахъ лампъ, фонарей и прочихъ освѣтительныхъ принадлежностей, представленъ былъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ.

Разсмотрѣвъ представленіе по сему предмету Кораблестроительнаго Департамента, а также ходатайство Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, объ отпускѣ фонарей и лампъ новаго образца на старыя суда, Адмиралтействъ-Совѣтъ, утвердивъ положеніе, постановилъ: 1) привести оное въ исполненіе на новыхъ судахъ, которыя еще не снабжены освѣтительными приборами; 2) относительно освѣтительныхъ матеріаловъ примѣнить положеніе нынѣ же, по возможности, ко всѣмъ вооруженнымъ судамъ; и 3) старые освѣтительные приборы, пришедшие въ негодность, перемѣнять на судахъ, по окончаніи кампаніи, вещами новаго образца, не иначе, какъ по удостоенію Дефектной или Генеральной Коммиссіи; въ экстренныхъ же случаяхъ съ разрѣшенія, каждый разъ, Главнаго Командира или Командира Порта (журн. Адмир.-Совѣт. 7-го Мая и 19-го Октября 1860 г., ст. 21.669 и 21.839).

Таковыя постановленія Адмиралтействъ-Совѣта объявлены по Морскому вѣдомству въ циркулярахъ Департамента за №№ 5 и 13.

Послѣ изданія новаго положенія объ освѣтительныхъ приборахъ и матеріалахъ, Командиры нѣкоторыхъ судовъ требовали отпуска двойнаго комплекта боковыхъ цвѣтныхъ фонарей, на тотъ предметъ, чтобы, при поправкѣ въ нихъ огней, замѣнять

снимаемый съ мѣста фонарь другимъ и тѣмъ не оставлять судна безъ отличительнаго огня.

Во избѣжаніе отпуска другаго комплекта отличительныхъ фонарей, стоющихъ весьма дорого, Контръ-Адмираломъ Беренсомъ избранъ былъ фонарь съ двумя цвѣтными ширмами, который долженъ быть выставляемъ всякій разъ, при снятіи настоящаго фонаря, для поправки въ немъ огня.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, утвердивъ образецъ этому фонарю, подъ названіемъ «отличительный фонарь съ двумя цвѣтными задвижными ширмами», разрѣшилъ отпускать на каждое мореходное судно по одному такому фонарю, въ дополненіе къ комплекту отличительныхъ фонарей, назначенныхъ по положенію.

Объ этомъ объявлено циркулярно 29-го Декабря 1860 года за № 21.

При введеніи въ дѣйствіе новаго положенія объ освѣтительныхъ приборахъ, представился вопросъ: производить ли заготовленіе и исправленіе этихъ вещей съ подряда, назначая на этотъ предметъ ежегодно новые торги, или заключить въ томъ контрактъ съ однимъ мастеромъ на нѣсколько лѣтъ?

Въ соображеніяхъ своихъ по этому предмету, какъ упомянутая Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Беренса, такъ и Департаментъ, остановились на послѣднемъ способѣ, какъ представляющемъ болѣе перваго ручательствъ въ томъ, что вещи будутъ сдѣланы прочнѣе и за возможно нисшую цѣну.

Еще въ 1859 году, лучшіе здѣшніе фабриканты лампъ были приглашены Департаментомъ объявить въ запечатанныхъ конвертахъ, крайнія цѣны на лампы и фонари, употребляемые во флотѣ.

По сравненію этихъ цѣнъ между собою, низшими оказались цѣны мастера *Кумберга*.

При выборѣ образцевъ для лампъ и фонарей, изъ числа доставленныхъ изъ Англіи, употребляемыхъ въ англійскомъ флотѣ, Кумбергъ сдѣлалъ въ нихъ нѣкоторыя полезныя улучшенія, какъ напримѣръ: приспособилъ устройство фонарей къ масляному и свѣчному освѣщенію; замѣнилъ четырехъ-угольныя зеркальныя стекла, которыя стоятъ очень дорого и часто бьются, простыми круглыми, недорогими и удобными, и, сверхъ того,

изобрѣлъ три фонаря, подъ №№ II, III и XII, которые Коммиссія утвердила образцами.

Имѣя это въ виду, и принимая во вниманіе, что мастеръ Кумбергъ, со времени заключенія съ нимъ въ 1859 г. обязательства на изготовленіе для флота фонарей и лампъ, постоянно отличается аккуратнымъ выполненіемъ нарядовъ, а его вещи— отчетливою работою, и что онъ изъявилъ согласіе принять на себя изготовленіе освѣтительныхъ приборовъ, вошедшихъ въ число избранныхъ Коммиссіею образцовъ, по прежнимъ цѣнамъ, которыя оказались выгоднѣе цѣнъ прочихъ фабрикантовъ, Департаментъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи заключить съ Кумбергомъ, на основаніи 1855 ст. Св. Зак. изд. 1857 года, контрактъ на изготовленіе освѣтительныхъ приборовъ для флота и исправленіе оныхъ, *въ теченіе трехъ лѣтъ*, на что и послѣдовало согласіе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Контръ-Адмиралъ Беренсъ обратилъ вниманіе на необходимость имѣть между нижними чинами судовыхъ командъ людей, которые умѣли бы обращаться съ освѣтительными приборами, такъ какъ иначе эти цѣнныя вещи, при всей простотѣ своего устройства, будутъ весьма часто подвергаться значительной порчѣ.

Съ этою цѣлью фабрикантъ Кумбергъ изъявилъ готовность принимать на фабрику по 6 человѣкъ нижнихъ чиновъ, для безвозмезднаго обученія ихъ, какъ должно заправлять и чистить фонари и лампы, полагая достаточнымъ для этого двухнедѣльный срокъ, и снабжая этихъ людей пищею отъ себя.

Мѣра эта, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, приведена въ исполненіе.

Такимъ образомъ, въ теченіи шести зимнихъ мѣсяцевъ будетъ обучено 72 человѣка, или по 2 человѣка съ 36 судовъ.

4) О КОЖАХЪ И ПРИВОДНЫХЪ РЕМНЯХЪ КЪ МЕХАНИЗМАМЪ.

До 1859 года различнаго рода кожи, заготовляемыя кораблестроительною частію, принимались на мѣру, по сравненію съ образцами.

Между тѣмъ оказалось, что образцы далеко уступаютъ достоинству кожъ современной выдѣлки; что подраздѣленія кожъ, при пріемѣ ихъ, на *большія*, *среднія* и *малыя*, безъ точнаго опре-

дѣленія размѣровъ, затрудняло пріемщиковъ и давало подрядчикамъ возможность сдавать кожи не тѣхъ размѣровъ, какія бы слѣдовало получать на предметы, для коихъ онѣ предназначались; и что приготовляемые изъ этихъ кожъ, въ мастерствахъ, приводные ремни, какъ уже сказано въ отчетѣ за 1859 годъ, по не искусной выдѣлкѣ, не имѣли надлежащей прочности.

Эти обстоятельства заставили Департаментъ принять за правило, при заготовкѣ кожъ, опредѣлять достоинство ихъ не мѣрою, а *вѣсомъ*; ремни же пріобрѣтать *готовыми*.

Въ первый разъ, на поставку готовыхъ ремней, въ потребность на 1859 г., заключенъ былъ контрактъ съ кожевеннымъ заводчикомъ, Полковникомъ Зейдлицемъ, и сверхъ того, по позднему требованію, готовые ремни поставлены были особо, въ небольшомъ количествѣ, для Архангельскаго порта заводчикомъ *Шландеромъ*, котораго цѣны оказались ниже цѣнъ Зейдлица.

Поставка ремней на 1860 годъ для С.-Петербургскаго, Кронштадтскаго и Астраханскаго портовъ, а также для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, осталась за купцами *Мининымъ* и *Кочергинымъ*, объявившими нисшую цѣну, противу цѣнъ Зейдлица. Заводчикъ Шландеръ къ торгамъ не явился.

Начальникъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, на предложеніе Департамента о сообщеніи результатовъ испытанія, произведеннаго надъ ремнями, доставляемыми подрядчиками, донесъ, что заводамъ удобнѣе получать уже готовые ремни, и что ремни, поставленные въ 1859 г. Полковникомъ Зейдлицемъ, подъ клеймомъ *Стока*, оказались прочнѣе поставленныхъ въ 1860 году купцами Мининымъ и Кочергинымъ, подъ клеймомъ *Шландера*. Изъ ремней подъ этимъ клеймомъ нѣкоторые оказались сдѣланными изъ пухлой и несвѣжей кожи и кромѣ того, при разшивкѣ ремней, для исправленія, замѣчено, что кромка ихъ была наколочена, а въ средину положена тонкая кожа. Обманъ этотъ при пріемѣ ремней не можетъ быть усмотрѣнъ, ибо онъ обнаруживается уже послѣ употребленія ремней въ дѣло.

Кронштадтскій портъ также отдаетъ преимущество ремнямъ и кожамъ, выдѣланнымъ на заводѣ Зейдлица.

По этому Департаментъ полагаетъ на будущее время пріобрѣтать кожи и ремни, по мѣрѣ надобности, съ бывшаго завода Полковника Зейдлица, если только издѣлія этого завода и

при новомъ владѣльцѣ будутъ отличаться прежнею доброкачественностію.

5) О ПАРУСНЫХЪ ПОЛОТНАХЪ.

Въ отчетѣ за 1859 годъ сказано, что въ томъ году, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, сдѣлано распоряженіе о заготовленіи двухъ-годичной пропорціи парусныхъ полотенъ фабрики Барона Штиглица; при этомъ упомянуто было о предположеніи Генералъ-Адъютанта Графа Путятина, что парусина фабрики Барона Штиглица уступаетъ качествамъ прежней парусинѣ, выдѣланной на Александровской Мануфактурѣ, и что для сравненія нашего способа испытанія прочности парусины со способами, употребляемыми для этой цѣли за границею, предполагалось собрать свѣдѣнія по этому предмету.

Въ слѣдствіе сего, Контръ-Адмиралъ Кузнецовъ доставилъ контрактъ на поставку въ французскія адмиралтейства парусныхъ полотенъ и инструкцію для пріема таковыхъ полотенъ. Этотъ контрактъ и инструкція препровождены въ Контору надъ С.-Петербургскимъ портомъ, съ тѣмъ, чтобы поручено было Коммиссіи для пріема матеріаловъ къ здѣшнему порту разсмотрѣть эти бумаги и сообразить: полезно-ли будетъ примѣнить условія французскаго контракта и самую инструкцію къ заготовленію парусныхъ полотенъ для нашихъ адмиралтействъ.

Впрочемъ, судя потому, что въ портахъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, по отзыву нашихъ офицеровъ, бывшихъ въ Америкѣ продолжительное время, отдается преимущество русской парусинѣ и русскому полотну, дѣлается вѣроятнымъ, что опыты, которые произведетъ Коммиссія, подтвердятъ только то, что парусныя полотна наши, по доброкачественности и прочности, занимаютъ высокое, если не первое, мѣсто между произведеніями этого рода въ другихъ странахъ.

6) О САМОВАРАХЪ И КРУЖКАХЪ.

По предмету снабженія судовъ флота самоварами и кружками, Адмиралтействъ-Совѣтъ, въ слѣдствіе представленія Департамента, жур. 27 мая 1860 г. ст. 21.697, положилъ:

1) Расчитывать величину самоваровъ по числу состоящей на суднѣ команды, полагая на каждые 100 человѣкъ $2\frac{1}{2}$ ведра

кипятку; на мелкія же суда, для изготовленія чая, отпускать, вмѣсто самоваровъ, чайники.

2) Число самоваровъ для каждаго судна предоставить опредѣлять самимъ командирамъ, сообразно мѣстности.

3) Величину жестяныхъ кружекъ или деревянныхъ чашекъ имѣть не болѣе $2\frac{1}{2}$ чарокъ.

4) Предоставить на выборъ Директора Департамента, по соглашенію съ командирами судовъ, отправляющихся за границу, принимать деревянныя чашки или жестяныя кружки, съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи опредѣлить: кружкамъ или чашкамъ должно быть отдано предпочтеніе и въ какомъ размѣрѣ онѣ потребуютъ ремонта.

Таковое постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта приведено въ исполненіе.

7) О ГВОЗДЯХЪ.

Въ 1858 и 1859 г., въ слѣдствіе просьбы одного фабриканта о продажѣ ему образцевъ мѣдныхъ гвоздей, употребляющихся при кораблестроеніи, чтобы онъ могъ выдѣлывать такія гвозди, а также нѣкоторыхъ недоразумѣній, возникшихъ относительно корабельныхъ желѣзныхъ гвоздей, Кораблестроительный Департаментъ входилъ въ сношеніе съ Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ: не будетъ ли признано необходимымъ сдѣлать какія либо измѣненія въ упомянутыхъ гвоздяхъ и нельзя ли уменьшить число сортовъ оныхъ.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ, разсмотрѣвъ находившіеся въ С. Петербургскихъ Экипажескихъ магазинахъ образцы гвоздей, нашелъ, что нѣкоторые сорты ихъ не удовлетворительны для прочнаго скрѣпленія судовъ, какъ по своей плоской формѣ, такъ и потому что, въ отношеніи своей длины, не соразмѣрно тонки, отъ чего въ дубовомъ лѣсѣ преждевременно ржавѣютъ.

Посему Комитетъ избралъ новые образцы для корабельныхъ и другихъ гвоздей, употребляемыхъ при постройкѣ и вооруженіи судовъ.

Гвозди были включены въ общее заготовленіе экипажескихъ матеріаловъ на 1860 годъ, и хотя на торгахъ, бывшихъ посему случаю въ Департаментѣ въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1859 г., присутствовали также и тѣ подрядчики, которые прежде по-

ставляли гвозди, но ни кто изъ нихъ не объявилъ цѣнъ на гвозди по новымъ образцамъ. Уже послѣ торговъ получено было прошеніе отъ иностранца Граціани о его готовности принять на себя поставку гвоздей; но какъ, предполагая выписать гвозди изъ-за границы, онъ ходатайствовалъ о безпошлинномъ ихъ провозѣ, то Адмиралтействъ-Совѣтъ не нашелъ возможнымъ утвердить подрядъ за нимъ, а предложилъ произвести новые торги.

Въ дни торга и переторжки никого желающихъ торговаться изустно не явилось. Изъ прошеній же и запечатанныхъ объявленій, присланныхъ къ переторжкѣ и также отзыва Граціани оказалось, что низшія цѣны на поставку желѣзныхъ гвоздей объявили Граціани и купецъ Михайловъ. Цѣны Граціани, въ общей сложности, были ниже цѣнъ Михайлова на 1.793 р., но выше послѣдне поставочныхъ на 10.423 р. 90 к. Граціани предполагалъ выписать гвозди изъ-заграницы, а Михайловъ— изготовить большую часть оныхъ въ Россіи. При этомъ Михайловъ объявилъ, что значительное возвышеніе цѣнъ на гвозди по новымъ образцамъ противу прежнихъ происходитъ отъ того, что для выдѣлки ихъ потребуются новыя устройства, стоимость которыхъ раскладывается на гвозди.

Поставку мѣдныхъ гвоздей не принимали на себя ни Михайловъ ни Граціани.

Въ слѣдствіе сего предполагалось:

1) Для устраненія недостатка въ гвоздяхъ, выдѣлку тѣхъ сортовъ оныхъ, которые требовались безъотлагательно, возложить на Адмиралтейскіе Ижорскіе Заводы, усиливъ ихъ средства на счетъ суммы, предназначенной для покупки гвоздей.

2) Какъ этою мѣрою спѣшное требованіе на гвозди будетъ удовлетворено, то поставку половинной пропорціи гвоздей, преимущественно русской работы, по новымъ образцамъ, утвердить за купцомъ Михайловымъ, а не за Граціани, какъ потому, что предписано ограничить выписку изъ-за границы такихъ предметовъ, которые могутъ быть пріобрѣтаемы въ Россіи, хотя бы и по высшимъ цѣнамъ, противу заграничныхъ, такъ и въ видахъ содѣйствія къ скорѣйшему устройству въ Россіи производства корабельныхъ гвоздей по новымъ образцамъ.

3) Чтобы не остановить работъ въ портахъ, пока Адмиралтейскіе Ижорскіе Заводы начнутъ доставлять гвозди новыхъ

образцовъ, допустить покупку гвоздей прежняго образца съ воли, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности.

4) Гвозди новаго образца, требуемые для портовъ Восточнаго Океана, купить въ Англіи, чтобы имѣть возможность отправить ихъ вмѣстѣ съ прочими матеріалами, отсылаемыми на Амуръ, на зафрахтованномъ для того суднѣ, которое должно было зайти въ Англію.

и 5) Въ отношеніи пріобрѣтенія гвоздей на будущее время, сдѣлать вызовы желающихъ на поставку оныхъ, по новымъ образцамъ, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, такъ какъ при этомъ условіи можно ожидать пониженія цѣны.

Эти предположенія утверждены были Адмиралтействъ-Совѣтомъ (жур. 30-го Марта 1860 г., ст. 21.633) и приведены въ исполненіе.

На торгахъ на поставку желѣзныхъ и мѣдныхъ корабельныхъ гвоздей въ потребность на 1861 годъ, нисшія цѣны остались: на поставку желѣзныхъ гвоздей — за купцомъ Стрѣляевымъ, а мѣдныхъ — за С.Петербургскимъ Галванопластическимъ заведеніемъ купца Генке. Цѣны Стрѣляева оказались ниже цѣнъ, за которыя въ 1860 году поставлялъ гвозди купецъ Михайловъ на 11%, а цѣны купца Генке, ниже цѣнъ, по которымъ обошлась бы выдѣлка мѣдныхъ гвоздей на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводахъ, на 36%. Весь подрядъ по поставкѣ мѣдныхъ гвоздей простирается на 42.561 р. ½ коп. сер., а желѣзныхъ — на 51.766 р. 65 коп.

По представленію объ этомъ Адмиралтействъ-Совѣту, разрѣшено (жур. 28 Ноября 1860 года ст. 21.873) заключить контракты на поставку корабельныхъ гвоздей новаго образца съ Стрѣляевымъ — на *два*, а съ Генке — на *три* года.

8) О ПЕНЬКѢ.

Такелажъ и прочія пеньковыя издѣлія, требуемыя для надобностей портовъ Балтійскаго Моря и для судовъ Балтійскаго Флота, а также флотиліи: Сибирской, Аральской и частью Каспійской, изготовляются на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ. Порты же Архангельскій и Николаевскій имѣютъ свои канатные заводы и сами заготовляютъ для себя пеньку.

По контракту, заключенному въ 1857 г. съ дворяниномъ Фелейзеномъ, на поставку пеньки въ Кронштадтъ на 1859 —

1862 годы, по 30 т. пудовъ ежегодно, на годъ впередъ, количество пеньки, потребное на 1861 годъ поставлено своевременно.

По случаю замѣны на судахъ нѣкоторой части пеньковаго стоячаго такелажа проволочнымъ, и какъ на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ имѣется достаточный запасъ пеньки, въ поставкѣ ея на 1862 годъ въ полномъ количествѣ не представлялось надобности.

Посему, по предварительному соглашенію съ г. Фелейзеномъ, испрошено разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 26-го Октября 1860 г. ст. 21.850) на разсрочку поставки пеньки, которую слѣдовало бы поставить въ 1861 г., на два года: на 1861 и 1862, по 15 т. пуд. въ годъ.

Въ Іюлѣ 1859 г. Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ сообразить: не полезно ли будетъ отпускать на военныя суда по нѣсколько травяныхъ кабельтововъ и перленей, въ замѣнъ пеньковыхъ, такъ какъ первые легче послѣднихъ.

Въ исполненіе воли Его Высочества собраны были свѣдѣнія объ употребленіи травяныхъ тросовъ въ англійскомъ и французскомъ флотахъ, а также истребовано было мнѣніе по сему предмету отъ Флигель-адъютанта Капитана 1-го ранга Шестакова, такъ какъ на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», которымъ этотъ Штабъ-офицеръ командуетъ, употребляются травяные кабельтовы.

Изъ означенныхъ свѣдѣній оказалось, что: 1) на коммерческихъ судахъ Англіи и Франціи употребляются перленя и кабельтовы изъ манильскаго травянаго троса, и даже предпочитаются пеньковымъ; но на военныхъ судахъ этихъ двухъ націй они не введены въ употребленіе; и 2) манильская пенька, выдѣлываемая изъ волоконъ банана и тросы изъ этой пеньки могутъ быть покупаемы въ Лондонѣ: пенька отъ 3 р. 14 коп. до 3 р. 25¼ коп. сер., а тросы до 4 р. 71¼ коп. за пудъ.

Сравнивая эти цѣны съ стоимостью пеньковыхъ тросовъ, выдѣлываемыхъ на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ, оказывается, что пеньковые тросы обходятся намъ дешевле травяныхъ.

Капитанъ 1-го ранга Шестаковъ сообщилъ, что, по его мнѣнію, весьма полезно имѣть на судахъ по 3 или по 4 пер-

леня, въ 4 и 5 дюйм., изъ манильской пеньки, потому что употребленіе этихъ перленей значительно облегчаетъ работу, когда судну приходится втягиваться въ гавань или вытягиваться изъ оной; употребленіе же бѣгучаго такелажа изъ манильской пеньки оказывается неудобнымъ, такъ какъ онъ во время дождя разбухаетъ до такой степени, что съ трудомъ ходитъ въ шкивахъ.

По докладу объ этомъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адміралу, Его Высочество приказалъ купить восемь тросовъ изъ манильской пеньки, въ 4 и 5 дюймовъ, что и исполнено.

Тросы куплены въ Лондонѣ и доставлены въ Кронштадтъ. За нихъ заплачено 922 р. сер. Но какъ нѣтъ сомнѣнія, что пеньковые кабельтовы несравненно крѣпче и прочнѣе травяныхъ, то сіи послѣдніе, если и будутъ введены въ употребленіе въ нашемъ флотѣ, по единственному преимуществу ихъ предъ первыми, т. е. по ихъ легкости, будутъ требоваться въ весьма ограниченномъ числѣ.

9) О МЕТАЛЛАХЪ.

Въ 1860 году Морское вѣдомство удовлетворяло свои потребности въ металлахъ, получая ихъ, по нарядамъ, отъ Министерства Финансовъ съ Уральскихъ горныхъ заводовъ; пріобрѣтая желѣзо отъ Коллежскаго Совѣтника Путилова, имѣющаго свои желѣзодѣлательные заводы въ Финляндіи; и покупая какъ желѣзо, такъ и мѣдь, въ вольной продажѣ, въ С.-Петербургѣ.

О металлахъ, получаемыхъ отъ Министерства Финансовъ.

Порядокъ, въ отношеніи требованія металловъ отъ Министерства Финансовъ и въ 1860 году оставался прежній, т. е. о доставленіи металловъ для Морскаго вѣдомства на 1860 годъ данъ нарядъ Министерству Финансовъ въ 1859 году.

По сему наряду требовалось металловъ въ слѣдующемъ количествѣ:

Для С.-Петербургскаго Адмиралтейства, Ижорскихъ Заводовъ, Кронштадтскаго, Архангельскаго и Астраханскаго портовъ:

Желѣза разныхъ сортовъ	297.840	пуд.	
Чугуна	141.155	»	
Стали	1.329	»	
Желѣзныхъ листовъ	18.419	счет.	
Якорей	110	»	

Въ число металловъ, требовавшихся по наряду на 1860 г. а также въ счетъ прежнихъ, еще не вполнѣ выполненныхъ нарядовъ: въ 1860 году доставлено:

а) Къ *С.-Петербургскому порту*, какъ для сего порта, такъ и для *Кронштадта* и на *Ижорскіе* заводы.

Желѣза разныхъ сортовъ	226.159	пуд.	14 ф.
Чугуна	126.415	»	— »
Стали	507	»	— »
Желѣзныхъ листовъ	11.472	счет.	
Якорей и дрековъ	85	»	
Цѣпныхъ канатовъ	22	»	

КЪ ПОРТАМЪ:

б) *Астраханскому:*

Желѣза разныхъ сортовъ	10.493	пуд.	23 ф.
Чугуна	1.400	»	— »
Стали	413	»	— »
Желѣзныхъ листовъ	2.038	счет.	
Якорей	10	»	
Систернъ	109	»	
Камбузовъ	3	»	
Цѣпныхъ канатовъ	31	»	

в) *Архангельскому:*

Желѣза разныхъ сортовъ	5.834	пуд.	18 ф.
Чугуна	355	»	
Стали	396	»	
Желѣзныхъ листовъ, счетомъ 1.375 вѣсомъ	410	»	24 »
Чугуннаго баласта	25.000	»	
Полосъ для ридерсовъ	3.267	»	15 »
Желѣза полоснаго для пушечныхъ станковъ	203	»	22 »
Якорей счетомъ 25	2.141	»	6 »

г) *Николаевскому:*

Желѣза сортоваго...............	13.871 пуд. 29 ф.
» листоваго 357 листовъ, въ количествѣ..................	1.359 » 13 »

Въ отчетѣ за 1859 годъ было сказано о затрудненіяхъ, которыя, по отзыву начальства горныхъ заводовъ, препятствовали успѣшному выполненію нарядовъ на металлы для Морскаго вѣдомства.

Эти затрудненія, по мнѣнію начальства казенныхъ горныхъ заводовъ, преимущественно заключались въ слишкомъ строгой и произвольной браковкѣ издѣлій, со стороны коммиссіонера Морскаго вѣдомства, находящагося на Уральскихъ горныхъ заводахъ.

Къ устраненію сего, какъ сказано въ отчетѣ за 1859 годъ, Департаментъ полагалъ:

1) Поручить коммиссіонеру Морскаго вѣдомства браковать одни только якоря, цѣпные канаты, орудія, артиллерійскія принадлежности и вообще тѣ предметы и вещи, которые идутъ прямо для употребленія по своему назначенію, но не составляютъ матеріалъ, употребляемый на издѣлія Морскаго вѣдомства въ портахъ и на заводахъ, какъ для Балтійскаго, такъ и для Черноморскаго вѣдомствъ.

2) Браковку металловъ для Морскаго вѣдомства предоставить самимъ горнымъ заводамъ, на основаніи положенія 1804 г. и особой инструкціи, Высочайше утвержденной 5-го Сентября 1846 г. для пріема металловъ къ сухопутному артиллерійскому вѣдомству, съ тѣмъ, чтобы на всѣ сорты желѣза, которые ими будутъ бракованы, накладываемы были заводскія клейма, по которымъ Морское вѣдомство могло бы потомъ, при употребленіи металловъ на своихъ заводахъ и въ портахъ, узнать: какому изъ горныхъ заводовъ принадлежитъ недостаточно выдѣланное желѣзо, и обратить вниманіе того завода на лучшую выдѣлку.

При этомъ были изложены, составленныя особою Коммиссіею изъ художниковъ и мастеровъ при Ижорскомъ заводѣ, временныя правила для браковки особыхъ сортовъ желѣза, требуемыхъ собственно для Морскаго вѣдомства.

Эти предположенія сообщены были Министерству Финансовъ и полученъ отзывъ, что предлагаемыя правила для испытанія приготовляемаго по нарядамъ для Морскаго Министерства желѣза разныхъ сортовъ могутъ быть выполняемы казенными заводами безъ затрудненія и признаются удовлетворительными.

По мнѣнію Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, независимо отъ тѣхъ предположеній, кои сообщены уже Министру Финансовъ, надлежитъ наблюдать, чтобы: 1) при браковкѣ угловаго желѣза, не было сквозныхъ пленъ, въ особенности около угла, равнымъ образомъ не должно допускать и продольныхъ пленъ и трещинъ на сторонахъ. Если угловое желѣзо будетъ требовано по наряду на какой либо особенный предметъ, какъ, напримѣръ, на бимсы или шпангоуты, то недостатокъ длины въ угловой полосѣ не можетъ быть допущенъ, а излишекъ не долженъ считаться бракомъ. Если же въ нарядѣ сказано: «столько то полосъ, отъ столькихъ футовъ длиною», тогда длина полосъ должна быть не менѣе меньшаго числа футовъ. Въ длинной угловой полосѣ разность ширины одного конца противу другаго можно допускать не болѣе $^3/_8$ дюйм., излишекъ же толщины допускать не болѣе какъ на $^1/_{16}$ дюйма; 2) въ толстомъ листовомъ желѣзѣ, назначенномъ на обшивку судовъ, листъ можетъ быть на $^1/_{32}$ часть дюйма тоньше и толще требуемаго по наряду; въ ширинѣ разность можетъ простираться до одного дюйма, а въ длинѣ до—6 дюймовъ; и 3) въ нарядахъ отъ Морскаго вѣдомства на изготовленіе желѣза, можно, со-согласно съ предположеніемъ главнаго начальника Уральскихъ заводовъ, означать названіемъ *полосоваго* желѣза, обыкновенное полосовое, не превышающее толщ. 6 или 7 линій; болѣе толстое относить къ *сортовому* желѣзу, а толстые сорты брусковаго и плоскаго желѣза, назначаемаго въ передѣлъ, считать подъ названіемъ желѣза *болваночнаго*.

Таковое мнѣніе Комитета также сообщено Министерству Финансовъ.

Такимъ образомъ, затрудненія, на которыя указывало начальство Уральскихъ Горныхъ заводовъ, по возможности, устранены.

Но какъ несвоевременное выполненіе Уральскими казенными заводами нарядовъ на металлы, требуемые Морскимъ

вѣдомствомъ, крайне затрудняетъ въ удовлетвореніи портовъ и заводовъ металлами, то вновь была повторена просьба сдѣлать распоряженіе, чтобы металлы были доставляемы своевременно и въ томъ самомъ количествѣ, въ какомъ будутъ требуемы.

На это полученъ отзывъ: «что Уральскіе казенные заводы выдѣлываютъ металловъ по нарядамъ гораздо болѣе, нежели сколько положено штатами, слѣдовательно ихъ нельзя обвинять въ неуспѣшномъ дѣйствіи; если же за сими заводами считается въ недоимкѣ нѣкоторое количество требуемыхъ по нарядамъ металловъ, то это происходитъ отъ слѣдующихъ причинъ: 1) на заводы возлагаются нерѣдко наряды въ гораздо бо̀льшемъ количествѣ, чѣмъ они въ состояніи выполнить; 2) въ послѣдніе годы требуется по нарядамъ въ огромныхъ массахъ желѣзо такихъ сортовъ, для приготовленія которыхъ заводы не имѣютъ устройствъ въ достаточной мѣрѣ; въ особенности же они затрудняются удовлетворять заказы въ желѣзѣ крупносортовомъ, т. е. выдѣлываемомъ въ толстыхъ плиткахъ и брускахъ, а также въ корабельномъ, котельномъ и угловомъ, потому что потребныя для этихъ сортовъ устройства находятся на одномъ только Воткинскомъ заводѣ, который, сверхъ того, долженъ выполнять въ большомъ размѣрѣ наряды и въ прокатномъ желѣзѣ разныхъ мелкихъ сортовъ, по недостаточному числу потребныхъ для этого машинъ въ другихъ заводахъ. Что касается до желѣза листоваго и кубоваго, то, хотя для выдѣлки его есть устройства въ каждомъ изъ четырехъ занимающихся выдѣлкою желѣза заводскихъ округовъ, но оно возлагается въ послѣднее время по нарядамъ въ количествахъ, превышающихъ въ нѣсколько разъ теперешнія средства заводовъ; 3) многіе металлы требуются отъ заводовъ экстренно, съ первымъ караваномъ, такъ что на выдѣлку ихъ къ сроку остается иногда слишкомъ мало времени, и 4) наряды даются заводамъ не однообразно, т. е. извѣстные металлы требуются вдругъ въ несоразмѣрно большемъ количествѣ, а потомъ заказы прекращаются на долгое время.

«Посему, чтобы направить производительность казенныхъ заводовъ сообразно, сколь возможно, современнымъ требованіямъ Морскаго Министерства, въ прошедшемъ 1859 г. назначено ввести пудлинговосварочное производство, независимо отъ Воткинскаго, еще въ Серебрянскомъ заводѣ Гороблаго-

датскаго и Нижнеисетскаго Екатеринбургскаго округовъ, для чего и возводятся уже въ томъ и другомъ заводахъ необходимыя устройства.

«Хотя съ окончанiемъ этихъ устройствъ и представится возможность, передавъ наряды приготовляемаго нынѣ Воткинскимъ заводомъ обыкновеннаго сортоваго желѣза на другiе заводы, увеличить въ немъ выдѣлку листоваго для кораблестроенiя и крупносортоваго желѣза, но какъ и за симъ потребность въ крупныхъ сортахъ желѣза будетъ превышать средства заводовъ, то признано необходимымъ устроить два или три завода вновь, съ исключительнымъ предназначенiемъ оныхъ для выдѣлки желѣза крупныхъ сортовъ по нарядамъ Морскаго Министерства, въ количествѣ, примѣрно, до 400 т. пудовъ.

«Хотя со стороны Министерства Финансовъ и приняты всѣ мѣры къ доведенiю выдѣлки на Уральскихъ заводахъ металловъ, по нарядамъ Морскаго вѣдомства, до сколь возможно большихъ размѣровъ, но до тѣхъ поръ, пока заводы сiи не будутъ располагать предположенными дополнительными устройствами, необходимо, чтобы возлагаемые къ выполненiю наряды въ желѣзѣ не выходили изъ того размѣра, который признается сообразнымъ съ настоящими средствами заводовъ и съ состоянiемъ имѣющихся у нихъ устройствъ.»

Изъ этого отзыва видно, что неуспѣхъ выполненiя нарядовъ Морскаго вѣдомства зависитъ, между прочимъ, отъ того, что нѣкоторые металлы требуются вдругъ въ большомъ количествѣ, а потомъ заказы на нихъ прекращаются на долгое время.

Наряды на металлы для Морскаго вѣдомства обыкновенно даются въ мѣрѣ дѣйствительной въ нихъ надобности. Поэтому количество требуемыхъ металловъ не можетъ быть одинаково, какъ въ общемъ числѣ, такъ и отдѣльно каждаго металла. Если бы Морское вѣдомство имѣло у себя запасъ всѣхъ металловъ, тогда оно могло бы устранять, по возможности, тѣ затрудненiя, которыя встрѣчаются нынѣ въ тѣхъ случаяхъ, когда металлы доставляются не въ томъ количествѣ, въ какомъ они требуются. Имѣя въ виду, что болѣе всего встрѣчается затрудненiе въ полученiи листоваго котельнаго желѣза, Кораблестроительный Департаментъ, предварительно распоряженiя о составленiи запаса листоваго желѣза всѣхъ сортовъ поручалъ находившемуся въ Лондонѣ Капитанъ-Лейтенанту Пещурову собрать въ Ан-

гліи свѣдѣніе: измѣняются ли тамъ въ размѣрахъ желѣзные листы, смотря по величинѣ паровыхъ котловъ и ихъ топокъ или же эти листы употребляются для всѣхъ вообще котловъ и топокъ одинаковаго размѣра.

Г. Пещуровъ донесъ, что онъ совѣтывался съ Лондонскими заводчиками на счетъ размѣровъ листовъ, которые они употребляютъ для изготовленія паровыхъ котловъ къ машинамъ, какъ низкаго, такъ и высокаго давленій, и изъ объясненій ихъ оказывается, что длина и ширина листовъ совершенно зависятъ отъ формы котловъ и ихъ размѣровъ; что толщина листовъ менѣе измѣняется; что по случаю нахожденія въ Лондонѣ и его окрестностяхъ значительнаго числа желѣзодѣлательныхъ заводовъ, тамошніе заводы паровыхъ механизмовъ не держатъ въ запасѣ желѣза для котловъ, а заказываютъ оное для каждаго комплекта котловъ отдѣльно.

Эти свѣдѣнія заставляютъ Кораблестроительный Департаментъ отложить на нѣкоторое время предположеніе о составленіи запаса котельнаго желѣза, такъ какъ въ настоящее время еще не извѣстны ни размѣры ни форма котловъ, для которыхъ оно понадобится.

Впрочемъ, Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота признаетъ возможнымъ сдѣлать соображеніе о томъ, какихъ размѣровъ котельное желѣзо можетъ быть заготовлено въ запасъ, безъ опасенія, что при надобности, оно останется безъ употребленія.

Въ отчетѣ за 1859 г. упомянуто также о недостаткахъ, замѣчаемыхъ въ желѣзѣ, доставляемомъ съ горныхъ заводовъ для паровыхъ котловъ, и что признано полезнымъ, для заключенія о крѣпости желѣза, испытываемаго на Камско-Воткинскомъ и на Ижорскихъ Заводахъ, сравнить между собою машины, того и другаго завода, на коихъ испытывается крѣпость желѣза.

Съ этою цѣлью на Камско-Воткинскомъ заводѣ приготовлено было 10 прутковъ квадратнаго желѣза по возможности однороднаго, которые разрѣзаны были на 60 кусковъ, съ тѣмъ, чтобы одна половина отъ каждаго прутка была разорвана на Камско-Воткинскомъ заводѣ, а другая, подъ соотвѣтствующими номерами,—на Ижорскихъ заводахъ.

Начальникъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ, донесъ, что упомянутые 30 отрѣзковъ, при свидѣтельствѣ Коммиссіи изъ заводскихъ художниковъ были испытаны на гидравлической машинѣ, при чемъ представилъ и вѣдомость сколько каждый кусокъ при разрывѣ выдержалъ тоннъ, и присовокупилъ, что какъ эти сорты желѣза, такъ и полосное, доставляемое съ горныхъ заводовъ, всегда признавались хорошими, но жалобы возникаютъ на широкополосныя плитки, или доски, для котельныхъ листовъ, которыя оказываются пленистыми, пузырятся, и при загибѣ ломаются; къ устраненію этихъ недостатковъ принимаются со стороны Ижорскихъ Заводовъ различныя мѣры, но до-сихъ-поръ онѣ оказываются не вполнѣ дѣйствительными.

Въ Мартѣ 1860 года Министерство Финансовъ сообщило, что для осмотра самаго производства по выдѣлкѣ котельнаго желѣза, въ Англіи, на заводѣ Лоу-Муръ, отправляется за границу начальникъ Воткинскаго завода, Горный-Инженеръ Полковникъ Іоссъ.

Согласно ходатайству Кораблестроительнаго Департамента Полковнику Іоссъ, прежде отъѣзда его въ Англію, поручено было осмотрѣть во всей подробности работы, производящіяся на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и на Кронштадтскомъ пароходномъ заводахъ, для ознакомленія съ потребностями сихъ заводовъ, по всѣмъ частямъ желѣзнаго производства, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, ему вмѣнено въ обязанность ознакомиться въ Англіи съ выдѣлкою желѣзныхъ листовъ для бронированныхъ судовъ, и стальныхъ листовъ, употребляемыхъ въ судостроеніи.

Для успѣшнаго же выполненія послѣдняго порученія сдѣлано сношеніе съ Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Путятинымъ, о сближеніи этого штабъ-офицера съ находящимися въ Англіи нашими морскими инженерами, которые, слѣдя за выполненіемъ казенныхъ тамъ заказовъ, могутъ облегчить ему доступъ въ спеціально на сей предметъ учрежденныя заведенія.

Усматривая изъ вышеприведеннаго отзыва Министерства Финансовъ самую полную съ его стороны готовность удовлетворять надобностямъ Морскаго вѣдомства въ металлахъ, Кораблестроительный Департаментъ надѣется, что съ окончаніемъ на казенныхъ горныхъ заводахъ всѣхъ предполагаемыхъ устройствъ, наряды Морскаго вѣдомства будутъ удовлетворяемы вполнѣ и своевременно.

О желѣзѣ, получаемомъ отъ г. Путилова.

Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1858 г. изложены основанія, на коихъ заключенъ съ Коллежскимъ Совѣтникомъ Путиловымъ контрактъ на три года, по 6-е Ноября 1861 г., на поставку въ Морское вѣдомство новаго желѣза, въ замѣнъ отпускаемаго ему стараго, а также чугуна.

Для обезпеченія С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ желѣзомъ, которое требовалось на 1860 г., даны были Коллежскому Совѣтнику Путилову наряды въ 1859 г. и въ началѣ 1860 года.

Количество потребованнаго отъ него по этимъ нарядамъ новаго желѣза было менѣе контрактной пропорціи на 3.003 пуд. 29 фунт., но стоимость этого желѣза, по контратнымъ же цѣнамъ, вслѣдствіе требованія преимущественно желѣза высшихъ сортовъ, превзошла ту сумму, до которой, по контракту назначено было отпустить Путилову старыхъ металловъ, въ замѣнъ новаго желѣза, на 96 т. руб. Расходъ этотъ утвержденъ Адмиралтействъ - Совѣтомъ, журналомъ 14 Мая 1860 года, ст. 21.674.

На основаніи вышеупомянутаго контракта, собственно въ 1860 году, отпущено г. Путилову, стараго желѣза и чугуна 126.700 пуд., на сумму 43.180 рублей.

Въ замѣнъ сего получено отъ него новаго желѣза 13.063 пуд. 10 ф., на сумму 31.580 руб. 15 коп.

Сверхъ того, по встрѣтившейся экстренной надобности въ котельномъ желѣзѣ, для изготовленія котловъ на вновь строющійся корветъ «Варягъ», Коллежскому Совѣтнику Путилову, заказано доставить котельныхъ листовъ 1.110 шт., на сумму до 26.401 руб. 45 коп., съ тѣмъ, чтобы листы эти были доставлены по зимнему пути, на что и заключенъ съ нимъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 23-го Ноября 1860 года, ст. 21.874), контрактъ, съ выдачею Путилову, въ ссуду, 25.000 р., подъ залогъ его завода, оцѣненнаго въ 50 т. р., въ видахъ содѣйствія, какъ скорѣйшему выполненію Путиловымъ настоящаго заказа, такъ и большому развитію желѣзнаго производства на заводахъ Путилова, въ томъ вниманіи, что Морское вѣдомство постоянно встрѣчаетъ надобность въ котельномъ желѣзѣ, а между тѣмъ заводы Горнаго вѣдомства,

какъ по причинамъ, изъясненнымъ выше, такъ и по отдаленности ихъ отъ Петербурга, не могутъ своевременно удовлетворять этой потребности; изготовляемые же на заводѣ Путилова котельные листы оказались, по испытаніи, хорошаго качества.

О покупкѣ желѣза въ вольной продажѣ.

По экстренной надобности въ листовомъ и частью въ сортовомъ желѣзѣ на разнаго рода надобности, Департаментъ, за неимѣніемъ въ наличіи желѣза, требуемыхъ размѣровъ, вынужденъ былъ къ пріобрѣтенію онаго въ вольной продажѣ на сумму 50.559 р. 79$^3/_4$ к.

Сверхъ того, для портовъ Восточнаго Океана куплено въ Англіи, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, (журн. 16-го Апрѣля 1860 г. ст. 21.649), чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Колокольцова, желѣзныхъ листовъ въ количествѣ 345 пуд. 32 фунт., на 610 р. 11 коп.

Въ Іюнѣ 1860 года, на отправлявшагося въ Нижній Новгородъ Капитанъ-Лейтенанта Верещагина, возложено было порученіе собрать свѣдѣніе на Нижегородской ярмаркѣ: по какимъ цѣнамъ можетъ быть пріобрѣтаемо въ Нижнемъ Новгородѣ, съ доставкою въ Петербургъ, разныхъ сортовъ желѣзо, потребное для Морскаго вѣдомства.

По возвращеніи въ Петербургъ Верещагинъ донесъ, что въ бытность его въ Нижнемъ-Новгородѣ, на ярмаркѣ, въ Іюлѣ мѣсяцѣ, цѣны на желѣзо еще не установились; опредѣленія ихъ ожидали около 20-го Августа. Но, не ограничиваясь однимъ только собраніемъ свѣдѣній о цѣнахъ желѣза у разныхъ продавцевъ, онъ сносился, по сему предмету, съ управляющимъ Сормовскимъ заводомъ, принадлежащимъ г. Бенардаки.

Управляющій отозвался, что обыкновенное сортовое желѣзо, безъ доставки въ Петербургъ, на мѣстѣ, будетъ стоить около 2 руб. сер. пудъ; котельное же желѣзо, длин. 8 ф., шир. 4 фут. и толщиною $^5/_8$ дюйма, около 5 рублей за пудъ.

Желѣзо, получаемое Морскимъ вѣдомствомъ отъ Министерства Финансовъ обходится казнѣ съ доставкою въ С.-Петербургъ, сортовое около 1 р., а котельное около 1 р. 41$^1/_4$ к. за пудъ. Пріобрѣтаемое же отъ Коллежскаго Совѣтника Путилова, въ обмѣнъ на старые металлы, стоитъ: сортовое—отъ 1 р. 89 к. до

2 руб. 72 коп., а котельное — отъ 3 руб. 19 коп., до 3 руб. 82 коп. за пудъ, съ доставкою въ С.-Петербургъ или Кронштадтъ.

Сравнивая эти цѣны съ данными г. Верещагину въ Нижнемъ Новгородѣ, безъ доставки, послѣднія оказываются для казны невыгодными.

Въ отчетѣ за 1859 г., при заключеніи статьи о металлахъ, упомянуто, что встрѣчаемое Морскимъ вѣдомствомъ затрудненіе въ снабженіи своихъ заводовъ металлами, отъ несвоевременной доставки оныхъ съ Уральскихъ горныхъ заводовъ, заставило Департаментъ обратиться къ изысканію другихъ способовъ пріобрѣтенія металловъ, надежнѣе обезпечивающихъ удовлетвореніе надобностей въ нихъ Морскаго вѣдомства.

Въ этихъ видахъ сдѣлано было сношеніе съ находящимся въ Финляндіи Капитанъ-Лейтенантомъ Лундомъ о доставленіи свѣдѣній на счетъ тамошнихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ.

Изъ доставленныхъ имъ данныхъ видно, что въ южномъ Горномъ Округѣ Финляндіи находится 52 частныхъ завода, на которыхъ въ теченіе 1858 года выдѣлано:

Полосоваго и прутоваго желѣза	204.354	пуд.
Чугуна	685.745	»
Листоваго чугуна и желѣза	38.383	»
Желѣзныхъ болтовъ, гвоздей и проч.	28.800	»

Цифры эти убѣждаютъ, что вообще выдѣлка металловъ въ южномъ горномъ округѣ Финляндіи не значительна.

О заводахъ Сѣвернаго Округа свѣдѣній еще не получено.

Впрочемъ, Лундъ сообщаетъ, что доставленныя имъ свѣдѣнія далеко не показываютъ нынѣшняго состоянія металлической промышленности въ Финляндіи, ибо съ 1858 года устроилось вновь нѣсколько большихъ заводовъ, какъ, напримѣръ, заводъ Екатериненбрукъ — Коллежскаго Совѣтника Путилова, расположенный у Саймаской водяной системы; другіе заводы значительно увеличены; какъ, напримѣръ, заводъ Верциле, принадлежащій г. Арппе и расположенный въ 80 верстахъ на сѣверъ отъ г. Сердоболя, что у Ладожскаго Озера; наконецъ нѣкоторые устроили такъ называемыя пудлинговыя печи для обработки чугуна въ желѣзо и машины для плющенія или про-

катыванія желѣза, чѣмъ значительно облегчается работа и получается лучшій матеріалъ.

Г. Лундъ съ особенною похвалою отзывается о желѣзо-и чугуно-плавильномъ заводѣ Верцилле, на которомъ теперь устраиваются пудлинговыя печи и машины для выдѣлки желѣзныхъ листовъ, но присовокупляетъ, что владѣлецъ этого завода не могъ еще опредѣлить ни количества производства, ни цѣны желѣза, такъ какъ улучшенія по перестройкѣ завода еще не приведены къ окончанію и заводъ будетъ въ полномъ дѣйствіи только въ концѣ 1860 года; до настоящаго же времени желѣзо выдѣлываемое этимъ заводомъ заслуживало общую похвалу, а по удобству сообщенія завода съ С.-Петербургомъ водою, чрезъ Ладожское озеро, онъ долженъ обратить на себя вниманіе.

Объ этомъ доложено было Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу.

Между тѣмъ, введеніе пароваго двигателя и другія измѣненія въ кораблестроеніи, увеличивающія все болѣе и болѣе употребленіе желѣза, дѣлаютъ уже въ настоящее время весьма чувствительнымъ недостатокъ въ желѣзодѣлательныхъ заводахъ вблизи С. Петербурга, въ особенности такихъ, которые выдѣлывали бы доброкачественное котельное желѣзо.

Паровой флотъ нашъ, построенный весь почти въ теченіи немногихъ лѣтъ, будетъ нуждаться въ непродолжительномъ времени въ перемѣнѣ многихъ паровыхъ котловъ, для которыхъ, по необходимости, придется выписывать желѣзо по бо̀льшей части изъ-за границы, если не будутъ существовать вблизи С.-Петербурга желѣзодѣлательные заводы, ибо Уральскіе заводы Горнаго Вѣдомства, какъ объяснено выше, и при настоящемъ ограниченномъ требованіи котельнаго желѣза, не успѣваютъ исполненіемъ нарядовъ, не говоря о неудобствахъ, происходящихъ отъ отдаленности этихъ заводовъ отъ Петербурга.

При такихъ обстоятельствахъ Его Императорское Высочество изволилъ обратить вниманіе на заводы Путилова, Екатериненскій и Гапакоскій, состоящіе въ С. Михельской губерніи и доставившіе Адмиралтейству, не смотря на недавнее ихъ учрежденіе, весьма хорошо выдѣланное котельное и другихъ сортовъ желѣзо.

Съ цѣлью убѣдиться въ качествахъ руды и выгодности прочихъ условій заводовъ г. Путилова, а также и въ томъ, что механическія средства заводовъ обезпечиваютъ исполненіе значительныхъ заказовъ, командированы были на эти заводы, по волѣ Государя Великаго Князя, въ Ноябрѣ 1860 г., Начальникъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, Полковникъ Швабе и Начальникъ Олонецкихъ Горныхъ заводовъ, Полковникъ Фелькнеръ, которые, по возвращеніи своимъ изъ командировки, представили донесеніе о послѣдствіяхъ осмотра ими заводовъ г. Путилова.

По сему донесенію представленъ будетъ Департаментомъ особый докладъ.

О чугунѣ.

О доставкѣ въ 1860 году рудоваго чугуна для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ и для Кранштадтскаго Пароходнаго завода въ количествѣ, для перваго 60.000, а для втораго 49.400 пудовъ, сообщенъ былъ нарядъ Министерству Финансовъ въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1859 года, при чемъ Департаментъ просилъ, чтобы въ число требуемаго чугуна выслано было какъ можно болѣе мягкаго.

Согласно этому требованію, въ 1860 году доставлено чугуна, съ Олонецкихъ заводовъ: для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ 60.000 пуд. и для Кронштадтскаго Пароходнаго завода 16.000 пуд. и съ Сибирскихъ Горныхъ заводовъ 37.000 п.

Какъ Олонецкіе заводы увѣдомили, что чугунъ, въ количествѣ 16 т. пудовъ, предназначенный для Кронштадтскаго Пароходнаго завода весь мягкій, то онъ и былъ отправленъ прямо въ Кронштадтъ, а изъ чугуна, доставленнаго въ Петербургъ съ Сибирскихъ заводовъ предварительно отправлены были только образцы *трудноплавкаго* и *мягкаго.*

Между тѣмъ, изъ отзывовъ упомянутыхъ заводовъ оказывается: 1) что чугунъ, полученный на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ съ Олонецкихъ заводовъ, въ количествѣ 16 т. пуд., хорошъ только для самыхъ простыхъ работъ, а для мелкихъ механическихъ издѣлій недостаточно мягокъ, и вообще для пароходнаго завода не выгоденъ; 2) что чугунъ присланный съ Сибирскихъ горныхъ заводовъ, въ видѣ образцовъ: трудноплав-

каго и мягкаго, по испытаніи найденъ весь крѣпкимъ и къ употребленію для механическихъ издѣлій негоднымъ, и 3) что чугунъ въ количествѣ 60 т. пуд., доставленный на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, хотя и оказывается хорошаго качества, но, судя по наружному виду, въ немъ заключается мягкаго чугуна не болѣе одной третей части.

По этому Кронштадтскій Пароходный заводъ ходатайствовалъ, чтобы на 1861 г. доставленъ былъ на заводъ исключительно мягкій чугунъ. Объ этомъ сообщено Департаменту Горнымъ и Соляныхъ Дѣлъ, который увѣдомилъ, что имъ сдѣлано надлежащее по этому предмету распоряженіе.

Вмѣстѣ съ этимъ Кронштадтскій Пароходный заводъ, требуя на 1861 г. до 40.200 пуд. чугуна, и принимая въ соображеніе, что чугунъ съ казенныхъ заводовъ доставляется въ исходѣ года, хадатайствовалъ о покупкѣ мягкаго чугуна съ воли, какъ для удовлетворенія текущихъ надобностей, такъ и въ запасъ.

Департаментъ, имѣя въ виду, что изъ 62.647 пуд. мягкаго англійскаго чугуна, купленнаго для завода въ 1859 году, половину предписано было начать расходовать не прежде 1861 г., просилъ доставить свѣдѣнія сколько за тѣмъ понадобится чугуна для Кронштадтскаго Пароходнаго завода въ 1861 году, и получилъ отзывъ, что, по множеству работъ, производившихся на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, означенный чугунъ оказалось необходимымъ начать расходовать прежде опредѣленнаго для того срока, и, какъ онъ почти весь израсходованъ, то въ 1861 г. потребуется пріобрѣсти чугуна до 60 т. пудовъ.

Пользуясь бытностію въ Петербургѣ начальника Олонецкихъ Горныхъ заводовъ, Полковника Фелькнера, Департаментъ имѣлъ съ нимъ объясненія на счетъ заключенія Кронштадтскаго Пароходнаго завода о неудовлетворительности чугуна, доставляемаго съ Олонецкихъ заводовъ.

Полковникъ Фелькнеръ отозвался, что чугунъ Олонецкихъ заводовъ лучше англійскаго, такъ какъ извѣстно, что чугунъ, выплавляемый на древесномъ топливѣ, лучше того, который плавится на каменномъ углѣ, и что трудноплавкость перваго на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ происходитъ, какъ надобно полагать, отъ дурнаго устройства плавильныхъ печей.

Отзывъ этотъ сообщенъ былъ Управляющему Кронштадтскимъ Пароходнымъ заводомъ, который увѣдомилъ: 1) что литейный мастеръ завода, англичанинъ Пульманъ есть одинъ изъ лучшихъ мастеровъ въ Россіи, и что таковымъ признаетъ его и Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота; 2) что г. Пульманъ не находитъ ни какихъ недостатковъ въ плавильныхъ печахъ завода; 3) что по мнѣнію Пульмана, какъ къ Олонецкому, такъ и къ Сибирскому чугуну, необходимо примѣшивать до $^{3}/_{4}$ англійскаго мягкаго чугуна, безъ чего, при отдѣлкѣ отливаемыхъ вещей, инструменты будутъ портиться, станки ломаться, самыя же вещи будутъ хрупки; и 4) что требуемый на 1861 годъ чугунъ, въ количествѣ 60 т. пуд. долженъ быть не русскій, и даже не Громме, но непремѣнно англійскій, который и долженъ быть доставленъ со вскрытіемъ навигаціи, чтобы не произошло остановки въ работахъ.

Чтобы вывести положительное заключеніе въ какой степени справедливо требованіе Кронштадтскаго Пароходнаго завода о доставленіи на заводъ непремѣнно англійскаго чугуна, тогда какъ, по отзыву Полковника Фелькнера, чугунъ Олонецкихъ заводовъ лучше англійскаго, Департаментъ требовалъ мнѣнія по сему предмету отъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, который полагаетъ успѣть найти возможность употреблять на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ русскій чугунъ въ смѣшеніи съ баластнымъ.

Между тѣмъ, Департаментъ принялъ мѣры къ тому, чтобы Кронштадтскій Пароходный заводъ имѣлъ въ своему распоряженіи, необходимое для него количество мягкаго чугуна.

О мѣди.

На основаніи Высочайшаго указа 23-го Мая 1819 г., красную штыковую мѣдь Морское вѣдомство получаетъ съ С. Петербургскаго Монетнаго Двора, въ количествѣ 18.405 пуд. въ годъ.

Со введеніемъ въ нашемъ флотѣ винтовыхъ судовъ, потребность въ этомъ металлѣ, съ каждымъ годомъ увеличивается.

Посему то количество мѣди, которое назначено отпускать Морскому вѣдомству еще въ 1819 г., оказывается, какъ сказано уже въ отчетѣ за 1859 г., далеко недостаточнымъ для

удовлетворенія потребностей Морскаго вѣдомства. Посему, и въ слѣдствіе двукратнаго отказа Министерства Финансовъ, въ 1857 и въ 1859 г., увеличить пропорцію отпускаемой мѣди, Кораблестроительный Департаментъ требовалъ, по смѣтѣ на 1860 г., на пріобрѣтеніе добавочнаго количества мѣди, особую сумму, въ 98 т. рублей.

Между тѣмъ, въ Апрѣлѣ 1860 года, Начальникъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ донесъ, что для додѣлки въ 1860 году всѣхъ мѣдныхъ вещей, заказанныхъ на означенныхъ заводахъ, необходимо получить мѣди, кромѣ забранной уже съ Монетнаго Двора въ количествѣ 18.405 пуд., еще до 17 т. пуд.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 20-го Іюля 1860 года, ст. 21.752, разрѣшилъ купить означенные 17 т. пуд. мѣди, на сумму 213.700 руб. 4½ коп., съ обращеніемъ сего расхода на предназначенныя для того суммы

Мѣдь куплена и вполнѣ поступила на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ и Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота полагаютъ, что для котловъ военныхъ паровыхъ судовъ предпочтительнѣе употреблять мѣдныя дымогарныя трубки противъ желѣзныхъ, такъ какъ первыя, хотя и дороже послѣднихъ, но служатъ втрое долѣе, и при негодности ихъ къ дальнѣйшей службѣ могутъ быть обращаемы въ ломъ мѣди, которая, и въ этомъ видѣ, имѣетъ цѣнность.

Кронштадтскій пароходный заводъ предпочитаетъ для дымогарныхъ трубъ латунную мѣдь московской выдѣлки.

Между тѣмъ, въ пріобрѣтеніи этой мѣди, здѣсь встрѣчались затрудненія

Посему поручено было Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Капитану Люджеру, при поѣздкѣ его въ Москву, собрать свѣдѣнія о лучшихъ Московскихъ заводахъ, на коихъ выдѣлывается латунная мѣдь, а также по какой цѣнѣ и на какихъ условіяхъ заводчики могутъ принять на себя поставку этой мѣди для Морскаго Вѣдомства, съ доставкою въ С. Петербургъ или Кронштадтъ, какъ во время навигаціи, такъ и зимою.

Капитанъ Люджеръ, донесъ, что въ Московскомъ Горномъ Правленіи, гдѣ онъ ожидалъ получить указаніе на всѣ вообще Московскіе заводы для выдѣлки латунной мѣди, свѣдѣній о ла-

тунномъ и мѣдномъ производствѣ по губерніи не оказалось, и на вопросъ: не существуетъ ли указателя Московской промышленности, указали на Атласъ Самойлова, изданный въ 1845 г.

На стр. 48 атласа Самойлова находится поверхностный взглядъ на состояніе мѣдной и бронзовой промышленности въ 1845 г., но наведенныя г. Люджёромъ справки убѣдили его, что заключающіеся въ атласѣ свѣдѣнія въ настоящее время обветшали. Тоже должно сказать въ отношеніи списка мѣдныхъ и бронзовыхъ фабрикъ, помѣщеннаго на стр. 37 находящагося при атласѣ указателя.

При такихъ обстоятельствахъ Люджеру не оставалось другаго пути, какъ обратиться непосредственно къ самимъ торговцамъ.

Отыскавъ двухъ заводчиковъ, имѣющихъ въ Москвѣ собственныя лавки, и именно: *Кольчугина* и *Жукова*, г. Люджеръ узналъ отъ нихъ о существованіи третьяго завода для латуннаго производства, принадлежащаго купцу *Савельеву;* но какъ заводъ находился въ завѣдываніи другаго лица и срокъ контракта уже оканчивался, самого же Савельева въ Москвѣ не было, то г. Люджеръ и не обращался на этотъ заводъ.

Остальные же мѣднопромышленники, если и занимаются изготовленіемъ латуни, то въ самомъ маломъ количествѣ, обращая оную на собственныя издѣлія.

Кольчугинъ и Жуковъ дали слѣдующія цѣны на латунь.

	Цѣны.			
	Кольчугина.	Жукова	Въ С. Петербургѣ. На 1860.	Въ С. Петербургѣ. На 1861.
	За	пудъ.		
Латунь свѣтлая, длина 1 арш. 10 вер., шириною 11 верш., толщиною отъ $^1/_4$ до $^1/_{32}$ дюйма	13р. 75к.	13р. 75к.	14р. 90к.	14р. 50к.
Латунь черная: длиною 2 арш., шириною 12 вершк., толщ. $^1/_4$ до $^1/_{32}$ дюйм.	13 р.	13 р.		
5 фут., 2 ф. съ № 7 по 19 включит.	14 р.	13р. 95к.	13р. 70к.	13р. 50к.
Съ 4 фут. шир. отъ 1 фут. 8 дюйм. длиною 1 фут. 10, съ № 20 по 22	13р. 50к.	13р. 42к.		

При этомъ они объявили, что ихъ цѣны слѣдуетъ считать крайними; но онѣ, время отъ времени, могутъ измѣняться и

это зависитъ отъ цѣнъ на первоначальный матеріалъ, а также и отъ времени года, такъ какъ съ половины Марта до половины Мая работы на заводахъ останавливаются вовсе, по причинѣ разлива весеннихъ водъ, заставляющихъ разбирать заводскія плотины и колеса; въ засуху же и въ сильный морозъ работа идетъ медленнѣе обыкновеннаго.

Какъ Кольчугинъ, такъ равно и Жуковъ отозвались, что разныхъ сортовъ черной и свѣтлой латуни мугутъ изготовлять отъ 500 до 1000 пуд. каждый, ежемѣсячно; что чѣмъ менѣе размѣры листовъ, тѣмъ удобнѣе становится выдѣлка оныхъ; что узкій листъ выработывается скорѣе, нежели широкій, и что для заводчиковъ необходимо знать вѣсъ, какой желаютъ имѣтъ въ листахъ, назначаемыхъ размѣреній, какъ для всѣхъ вообще сортовъ свѣтлой латуни, такъ равно и для черной, начиная съ № 19-го и далѣе, потому что эти сорта измѣрять въ номѣрную доску неудобно.

Сказанное выше относится преимущественно до латуни свѣтлой, которая скоблится въ ручную, при чемъ нѣтъ возможности сохранять повсемѣстно однообразную толщину, особливо на краяхъ.

Толстые сорта латуни, съ № 1-го по № 19-й включительно, изготовляются по номерамъ, а тонкіе, по вѣсу. Небольшія и незначительныя отступленія при этомъ допускаются. Въ торговлѣ допускается на пудъ по 5 ф. разницы въ ту или другую сторону; далѣе этого предѣла товаръ бракуется. Въ общей сложности платится за все количество по вѣсу. Таже терпимость соблюдается въ отношеніи маловажныхъ отступленій отъ опредѣленныхъ длины и ширины, лишь бы края листа были равны и безъ трещинъ.

Отношеніе цинка къ мѣди въ латуни, изготовляемой на заводахъ Кольчугина и Жукова, составляетъ на 1 пудъ красной мѣди около 23 фунтовъ цинка; эту пропорцію заводчики могутъ усилить, если потребуется, съ соотвѣтствующимъ повышеніемъ цѣны. Пропорція 20 фунт. цинка на 1 пуд. мѣди даетъ латунь мягкую; при дальнѣйшемъ же уменьшеніи количества цинка получается латунь слишкомъ крѣпкая.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, заводчики объявили, что, не имѣя въ С.-Петербургѣ Коммиссіонера, они не принимаютъ на себя изготовленіе латуни съ доставкою въ С.-Петербургъ или Кронштадтъ.

Заводъ купца Кольчугина расположенъ въ Серпуховскомъ уѣздѣ, а заводъ Жукова, находится во Владимірской губерніи.

Жуковъ берется также изготовлять мѣдные котлы по доставляемымъ ему рисункамъ, по слѣдующимъ цѣнамъ: изъ зеленой мѣди по 25 рублей, а изъ красной по 30 руб. за пуд., и котельныя трубки всякаго діаметра и толщины, длиною до 7 фут., по тѣмъ же цѣнамъ, какъ и котлы.

Но какъ московскіе заводчики не соглашаются поставлять латунь въ С.-Петербургъ или Кронштадтъ, то и не представляется выгоднымъ получать ее изъ Москвы прямо отъ заводчиковъ, потому что расходы по командированію для сего агента въ Москву и по доставкѣ оттуда латуни возвысятъ на нее цѣну гораздо болѣе той, по которой латунь можно пріобрѣтать здѣсь.

11) О ДРЕВЕСНОМЪ УГЛѢ.

Древеснаго угля, потребнаго для заводовъ и мастерскихъ Кронштадтскаго и С.-Петербургскаго портовъ, заготовлено было въ 1860 году на 34.922 руб. 25 коп.; самое же заготовленіе сдѣлано по цѣнамъ дешевле справочныхъ, что на пріобрѣтенное количество угля составило разницу на 22.877 р. 75 копѣекъ.

Съ 1861 года заготовленіе угля, на основаніи Высочайше утвержденнаго 27-го Января 1860 года Положенія объ общемъ образованіи Управленія Морскимъ вѣдомствомъ, § 72, составляетъ обязанность Коммиссаріатскаго Департамента Морскаго Министерства.

О ЛѢСАХЪ.

Съ 1860 года заготовленіе лѣсовъ для нашихъ Адмиралтействъ возложено на Кораблестроительный Департаментъ.

Въ слѣдствіе сего, въ отчетѣ Департамента за 1859 годъ, заявлены обязанности Департамента по этой части.

По исполненію этихъ обязанностей дѣятельность Департамента въ 1860 г. заключалась: 1) Въ продолженіи разработки вопроса о классификаціи дубоваго лѣса, по его употребленію на кораблестроеніе; 2) Въ собраніи различнаго рода свѣдѣній относительно новѣйшихъ условій употребленія лѣсовъ въ кораблестроеніи, способахъ ихъ обдѣлки, правилъ поставки и пріема лѣсовъ въ Адмиралтейства другихъ морскихъ державъ; 3) въ пріобрѣтеніи сочиненій по лѣсной части, которыя могли

бы служить для Департамента и портовыхъ управленій руководствами въ заготовкѣ, храненіи и употребленіи лѣсовъ; 4) въ изысканіи наилучшаго способа къ храненію мачтовыхъ деревьевъ; 5) въ изысканіи способовъ къ умноженію числа желѣзныхъ лѣсныхъ сараевъ, съ меньшими для казны издержками; и 6) въ наблюденіи за производящимися уже лѣсными операціями и въ заготовленіи различнаго рода лѣсовъ, какъ для удовлетворенія настоящихъ надобностей въ лѣсахъ, такъ и для составленія запасовъ.

По 1-му изъ этихъ шести пунктовъ Департаментъ составилъ: *раздѣленіе на категоріи* (классификацію) дуба, употребляемаго на кораблестроеніе, *распредѣленіе* по этимъ категоріямъ смѣтъ, составленныхъ при Кораблестроительномъ Техническомъ Комитетѣ, на дубъ, потребный для постройки *корабля, фрегата, корвета* и *клипера* и *цѣновникъ* (тарифъ) относительной цѣнности различныхъ брусьевъ годныхъ на корабельные члены.

Труды эти представлены были въ концѣ года г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ и, какъ удостоенные одобренія въ 1861 году, будутъ приведены въ исполненіе только въ этомъ году, то и подробныя свѣдѣнія, какъ о причинахъ, побудившихъ къ изданію означенныхъ трудовъ, такъ и о сущности оныхъ будутъ помѣщены въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ. По 2-му, между прочимъ, пріобрѣлъ чрезъ посредство г. Генералъ-Адъютанта Графа Путятина и Капитана 1-го ранга Князя Лобанова-Ростовскаго различныя постановленія, тарифы и контракты относительно заготовки и пріема лѣсовъ въ Адмиралтейства иностранныхъ державъ. По 3-му, Департаментъ получилъ изъ библіотеки Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала сочиненіе, подъ заглавіемъ Instructions sur les bois de la marine et leur application aux constructions navales, которое, по порученію Департамента переведено на русскій языкъ Корабельнымъ Инженеромъ Штабсъ-Капитаномъ Коршиковымъ, а самый переводъ просматривается Членомъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета Корабельнымъ Инженеромъ Подполковникомъ Гезехусомъ. По 4-му, соображенія Департамента на счетъ способа храненія мачтовыхъ деревъ въ басейнахъ Галернаго порта одобрены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и содержаніе ихъ изложено въ концѣ настоящаго отдѣла въ статьѣ о храненіи мачтовыхъ

деревъ. По 5-му, Департаментъ обратился, между прочимъ, въ Горное Вѣдомство, съ просьбою, не будетъ ли признано возможнымъ изготовлять желѣзные лѣсные сараи на казенныхъ заводахъ Министерства Финансовъ.

Департаментъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ выказалъ полную готовность содѣйствовать Морскому вѣдомству въ удовлетвореніи надобностей его въ желѣзныхъ сараяхъ и располагаетъ распредѣлить работы по этому предмету между горными Уральскими и Олонецкими заводами, такъ, чтобы желѣзныя части сараевъ выдѣлывались на первыхъ, а чугунныя — на послѣднихъ. Съ этою цѣлью доставленные Кораблестроительнымъ Департаментомъ въ Департаментъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ чертежи желѣзнымъ лѣснымъ и шлюпочнымъ сараямъ отосланы Главному Начальнику Уральскихъ заводовъ, для представленія соображеній относительно изготовленія на этихъ заводахъ означенныхъ сараевъ, и, кромѣ того, поручено было находящемуся въ С.-Петербургѣ, при сборкѣ желѣзнаго парохода «Работникъ», Горному Инженеру Штабсъ-Капитану Латынину осмотрѣть установлявшійся въ теченіи лѣта 1860 года въ Новомъ Адмиралтействѣ желѣзный лѣсной сарай подъ № 3-го и снять съ него детальные чертежи.

Изъ лѣсныхъ операцій, въ 1860 году, продолжалась поставка дубоваго лѣса Берлинскимъ торговымъ домомъ Бугенгагена и дворяниномъ Фелейзеномъ и купцомъ Великановымъ, а также нагелей изъ американской акаціи негоціантомъ Шенкингомъ. Собственно же въ 1860 году сдѣланы были распоряженія на счетъ пріобрѣтенія: а) большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ: *одной партіи*, чрезъ находившихся за границею, для пріема лѣсовъ отъ Бугенгагена, Подполковника Гезехуса и Лѣснаго эксперта Морскаго вѣдомства Кауфмана, а *другой* — отъ дворянина Фелейзена; б) курляндскихъ дубовыхъ лѣсовъ у купца Краузе, и в) гондурасскаго краснаго и орѣховаго дерева, дубовыхъ досокъ, ясеневыхъ веселъ, сосновыхъ бревенъ и нагелей изъ американской акаціи. Кромѣ того приступлено къ разсортировкѣ дубовыхъ лѣсовъ прежнихъ заготовокъ.

Подробныя свѣдѣнія о всѣхъ этихъ операціяхъ помѣщаются ниже. Здѣсь же признается нужнымъ сказать, *во-первыхъ*, о распредѣленіи въ 1860 и 1861 годахъ суммы (675 т.) отпускаемой Морскому вѣдомству для заготовленія лѣсовъ, и, *во-*

вторыхъ, о предположеніи заготовлять корабельные лѣса изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ, находящихся въ западныхъ губерніяхъ Россіи.

О РАСПРЕДѢЛЕНІИ 675.000 Р. СЕР. ВЪ 1860 И 1861 Г.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адміралъ приказалъ представить соображеніе Департамента объ употребленіи означенной суммы, съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы издержки на чиновниковъ, собраніе свѣдѣній по лѣсной части и проч. подобные расходы были отнесены на ту же сумму, а не на средства, которыя Министерство имѣетъ для обыкновеннаго текущаго дѣлопроизводства.

Въ исполненіе таковой воли Его Высочества, Департаментъ, по имѣвшимся тогда предположеніямъ, представлялъ, что изъ 675 т. въ 1860 году предстоятъ слѣдующіе расходы: До 337.000 руб. на платежи по заготовленію курляндскаго дуба Фелейзеномъ и италіянскаго Великановымъ; до 301.000 р. на заготовку большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ чрезъ Гезехуса и Кауфмана и Фелейзена; и до 24.000 руб. на покупку дубовыхъ досокъ; а всего до 663.000 руб. сер., и затѣмъ предвидится остатокъ до 13.000 руб.; что въ 1861 году изъ 675.000 руб. надобно будетъ употребить на окончательные платежи по поставкамъ Фелейзена и Великанова до 261.000 руб.; на заготовленіе сосновыхъ лѣсовъ для С. Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ и вообще лѣсовъ для Астраханскаго порта 150.000 руб., а за тѣмъ, изъ остальныхъ 264.000 руб., часть предполагается употребить на заготовленіе преимущественно дорогихъ заграничныхъ лѣсовъ, а остальные на пріобрѣтеніе дубовыхъ лѣсовъ для С. Петербургскаго Адмиралтейства; и что на расходы, по содержанію чиновниковъ и другіе предметы по лѣснымъ операціямъ, Департаментъ признаетъ необходимымъ удѣлять въ его распоряженіе ежегодно 1% съ 675.000 рублей.

На приведеніе въ исполненіе таковыхъ предположеній Департамента Государь Великій Князь Генералъ-Адміралъ изъявилъ Свое согласіе, а на удѣленіе въ распоряженіе Департамента 1% съ 675 т., на изъясненныя надобности, послѣдовало Высочайшее соизволеніе.

Въ 1860 году порты Архангельскій и Астраханскій не имѣли надобности въ отпускѣ имъ денегъ на заготовленіе лѣсовъ; лѣса же, потребные для этихъ портовъ въ 1861 году разрѣшено заготовить самимъ главнымъ командирамъ сихъ портовъ; но какъ еще не получено свѣдѣній, на какую именно сумму будутъ простираться эти операціи, то въ планѣ хозяйственныхъ распоряженій Департамента на 1861 годъ предполагается удѣлить на оба порта до 80.000 руб. изъ суммы, опредѣленной на заготовленіе лѣсовъ въ 1861 году.

О ПРЕДПОЛОЖЕНІИ НА СЧЕТЪ ЗАГОТОВЛЕНІЯ КОРАБЕЛЬНЫХЪ ЛѢСОВЪ ВЪ ЗАПАДНЫХЪ ГУБЕРНІЯХЪ.

Въ исходѣ 1859 года Министерство Государственныхъ Имуществъ сообщило Морскому Министерству списки и планы находящимся въ губерніяхъ Минской, Кіевской, Волынской и Подольской, казеннымъ лѣснымъ дачамъ, въ коихъ имѣются дубовые и сосновые лѣса, достигшіе того возраста, при которомъ признаются годными для кораблестроенія, съ предложеніемъ выбрать изъ этихъ рощъ тѣ, въ которыхъ удобнѣе будетъ произвести опытъ заготовки лѣса.

Въ отвѣтѣ на это предложеніе, между прочимъ, было сказано, что для вѣрнѣйшаго успѣха дѣлу необходимо предварительно удостовѣриться на мѣстѣ о способахъ, какіе представляются къ заготовленію лѣсовъ въ означенныхъ губерніяхъ, для сплава ихъ къ портамъ Балтійскаго моря, и какія мѣры надобно будетъ принять при этомъ со стороны Морскаго вѣдомства.

Посему, прежде всего, предполагалось командировать корабельныхъ Инженеровъ для осмотра упомянутыхъ лѣсныхъ дачъ, и потомъ приступить къ самой заготовкѣ лѣсовъ для Морскаго вѣдомства, въ видѣ опыта.

Соглашаясь на допущеніе корабельныхъ инженеровъ къ осмотру лѣсныхъ дачъ, Министерство Государственныхъ Имуществъ, не признавало удобнымъ производить отпускъ лѣса изъ корабельныхъ рощъ прежде ихъ устройства, и потому предполагало приступить немедленно къ устройству важнѣйшихъ корабельныхъ рощъ; къ рубкѣ же лѣса допустить въ 1861 году.

Имѣя въ виду, что рубка лѣса и доставка его до ближайшихъ портовъ составляютъ главнѣйшіе расходы, которые могутъ быть точно опредѣлены только посредствомъ опыта, Морское Министерство вновь ходатайствовало о дозволеніи осенью 1860 года произвести опытъ заготовки лѣса, хотя въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ.

Министерство Государственныхъ Имуществъ, соглашаясь допустить Морское вѣдомство къ пробной заготовкѣ лѣса, въ числѣ не болѣе 5 т. деревъ, въ губерніяхъ Кіевской, Волынской и Подольской, предложило слѣдующія условія: 1) Пробныя заготовки производить не иначе, какъ по взаимному совѣщанію корабельныхъ инженеровъ съ таксаторами, и не болѣе того количества, по каждой дачѣ отдѣльно, какое будетъ назначено изъ нея къ вырубкѣ по таксаціи, съ тѣмъ, чтобы, по возможности, были вырубаемы тѣ именно деревья, которыя будутъ заклеймены для рубки чинами лѣснаго вѣдомства. 2) Выборъ деревъ для рубки производить съ особенною осмотрительностію, такъ какъ браковка лѣса, послѣ вырубки его, не можетъ быть допускаема и каждое срубленное дерево, будетъ ли оно признано для флота годнымъ, или нѣтъ, войдетъ въ общее число разрѣшенныхъ къ вырубкѣ деревъ. 3) Принять всѣ мѣры, чтобы, при валкѣ вырубаемыхъ деревъ, не былъ повреждаемъ цѣнный лѣсъ, за который, въ случаѣ поврежденія, будетъ взыскиваема условная плата. 4) За весь вырубленный лѣсъ, безъ различія, годенъ ли онъ для кораблестроенія, или нѣтъ, а равно и за деревья, поврежденныя при заготовкѣ вырубленнаго лѣса, Морское вѣдомство обязано уплатить по тѣмъ цѣнамъ, по которымъ будетъ продаваться въ 1861 году лѣсъ изъ тѣхъ же, или сосѣднихъ корабельныхъ рощъ.

Эти условія не могли быть приняты, какъ весьма невыгодныя для Морскаго вѣдомства, въ особенности же изложенныя въ 4-мъ пунктѣ, ибо весьма часто случается, что дерево на корнѣ кажется, съ вида, совершенно годнымъ для кораблестроенія, а, между тѣмъ, при отескѣ его, въ немъ обнаруживаются внутренніе фауты, которые дѣлаютъ его негоднымъ на означенное употребленіе, и при томъ, при заготовкѣ громадныхъ лѣсовъ, нѣтъ никакой возможности избѣжать поврежденія сосѣднихъ деревьевъ.

1) О доставкѣ дубоваго лѣса Берлинскимъ торговымъ домомъ Бугенгагена и К°.

По контракту, заключенному съ означеннымъ домомъ въ 1858 г., на поставку въ С. Петербургъ изъ Данцига, Штетина и Мемеля до 380.000 куб. ф. дубовыхъ лѣсовъ, въ 1860 году доставлено и принято 186.500 куб. фут.

Кромѣ того, Департаменту предстоитъ принять отъ Бугенгагена еще 14.678 куб. ф., изъ коихъ 8.368 ф., хотя и были отправлены сюда изъ Данцига въ 1860 году, на двухъ судахъ, но не достигли Петербурга; а 6.310 уже заклеймены нашими агентами и будутъ высланы въ навигацію 1861 года.

За упомянутые 8.368 к. ф. уплачено на мѣстѣ, согласно съ условіями контракта, 75% ихъ стоимости, а сумма, причитающаяся въ уплату за остальные 6.310 куб. ф., хранится въ нашемъ посольствѣ въ Берлинѣ.

Въ обезпеченіе того, что означенные 8.368 куб. ф. лѣса будутъ доставлены въ Петербургъ, получены отъ Бугенгагена и К° страховые полисы на лѣсъ и поручительство Берлинскаго банкирскаго дома Жака, что уплаченныя за этотъ лѣсъ деньги будутъ возвращены, если онъ не будетъ доставленъ въ Петербургъ съ открытіемъ навигаціи 1861 года.

За симъ все количество дубоваго лѣса, поставленнаго торговымъ домомъ Бугенгагена и К°, въ 1858, 1859 и 1860 г., считая въ томъ числѣ упомянутые 14.678 к. ф., составляетъ 378.122 куб. фута, а именно:

КАКИХЪ РАЗРЯДОВЪ.	Слѣдовало по контракту, *приблизительно.*	Доставлено.	Болѣе.	Менѣе.
			Контрактной пропорціи.	
	Куби	чески	хъ фу	тъ.
1) Корабельныхъ погибистыхъ штукъ, по $83^3/_5$ к. сер. за футъ..........	80.000	58.294	—	21.706
2) Погибистыхъ наборныхъ, по $76^3/_4$ коп..........................	160.000	172.492	12.492	—
3) Прямыхъ брусьевъ, по $95^3/_4$ коп...	30.000	38.783	8.783	—
4) Плансоновъ, по $66^1/_3$ коп.	80.000	74.882	—	5.118
5) Корабельныхъ членовъ, по 1 руб. $57^1/_2$ коп..........................	30.000	33.671	3.671	—
Итого...........	380.000	378.122	24.946	26.824

О томъ, что лѣсовъ нѣкоторыхъ разрядовъ высылается болѣе количества, опредѣленнаго контрактомъ, Департаментъ далъ знать наблюдавшему за настоящею поставкою на мѣстѣ Корабельному Инженеру, Подполковнику Гезехусу, когда этотъ излишекъ еще не превышалъ 500 куб. фут.

Въ слѣдствіе сего, Бугенгагенъ и К° просили допустить превышеніе количества лѣсовъ, опредѣленнаго контрактомъ для каждой категоріи, изъясняя, между прочимъ, что въ такомъ значительномъ количествѣ лѣса, какое поставлено ими, трудно выполнить въ точности пропорцію каждаго разряда отдѣльно, въ слѣдствіе рѣшительнаго отказа шкиперовъ составить полный и удобный грузъ для судна изъ лѣсовъ только тѣхъ размѣреній, которые слѣдовало бы отправить; что эти доводы судохозяевъ признаны основательными Прусскимъ Адмиралтейскимъ судомъ, и что адмиралтейства прочихъ государствъ, въ которыя они также поставляютъ лѣса, не требуютъ строгаго выполненія кубическаго содержанія, но допускаютъ до 4% болѣе или менѣе опредѣленнаго контрактомъ.

Принимая во вниманіе, что въ контрактѣ съ Бугенгагеномъ и К°, какъ полное количество лѣсовъ всѣхъ разрядовъ, такъ и по каждому разряду отдѣльно, опредѣлено приблизительно, и что при доставкѣ такого количества лѣса, различнаго вида и размѣреній, дѣйствительно невозможно соблюсти въ точности предварительно опредѣленную пропорцію, Департаментъ входилъ съ представленіемъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, въ коемъ испрашивалъ разрѣшенія: не придерживаться строго непремѣнному выполненію контрактнаго количества лѣса по разрядамъ, а допустить превышеніе или уменьшеніе этого количества до 4%.

Представленіе это утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ (журн. 12 Октября 1860 года ст. 21.831).

Изъ числа доставленныхъ Бугенгагеномъ и К° 378.122 куб. ф. дубоваго лѣса имѣется на лицо 364.763, а остальные 13.359 израсходованы.

До 1-го Января 1861 года по настоящей операціи уплачено 331.123 р. 13 к. и нынѣ составляется окончательный расчетъ.

2) О поставкѣ курляндскаго дуба дворяниномъ Фелейзеномъ.

Контрактъ, на поставку дворяниномъ Фелейзеномъ къ С. Петербургскому порту, въ теченіе 3-хъ лѣтъ, до 500.000 куб. фут. курляндскаго дуба, заключенъ въ 1859 г. съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 27-го Мая 1859 года ст. 21.186.

Лѣсъ опредѣлено поставить въ слѣдующей пропорціи:

1) Отъ 20 до 30 куб. фут. въ штукѣ 75.000 куб. футъ.
2) » 30 » 60 » » » 250.000 » »
3) » 60 » 100 » » » 125.000 » »
4) » 100 » 250 » » » 50.000 » »

на сумму, по $83\frac{1}{2}$ коп. за куб. фут., 417.500 р. сер.

Согласно съ условіями контракта, Фейлезенъ обязанъ выставлять ежегодно одну третью часть количества всего лѣса, по каждой категоріи; но какъ контрактъ могъ быть заключенъ только въ исходѣ Іюня мѣсяца 1859 г., то въ семъ году Фелейзену разрѣшено было поставить не менѣе половины годовой пропорцій.

Помѣщаемая ниже сего таблица показываетъ сколько именно выставлено дуба по настоящей операціи въ 1859 и 1860 году.

КАКОЙ КАТЕГОРІИ.	Слѣдовало по контракту.	Доставлено.	Болѣе.	Менѣе.
			Контрактной пропорціи.	
	Куб	ическ	ихъ Ф	утъ.
Первой	50.000	$83.070\frac{2}{12}$	$33.070\frac{2}{12}$	—
Второй	$166.666\frac{2}{3}$	$158.623\frac{9}{12}$	—	$8.042\frac{11}{12}$
Третьей	$83.333\frac{1}{3}$	$55.817\frac{8}{12}$	—	$27.515\frac{8}{12}$
Четвертой	$33.333\frac{1}{3}$	$18.360\frac{9}{12}$	—	$14.972\frac{7}{12}$
Итого	$326.666\frac{2}{3}$	$315.872\frac{1}{3}$	$33.070\frac{2}{12}$	$50.531\frac{2}{12}$
	$17.460\frac{11}{12}$			

т. е. противу общей двухгодовой пропорціи *менѣе* на 17.460$^{11}/_{12}$ куб. футовъ, а по отдѣльнымъ категоріямъ: противу первой— *болѣе* на 33.070$^{2}/_{12}$, а противу остальныхъ трехъ — *менѣе* на 50.531$^{2}/_{12}$ куб. фут.

Г. Фелейзенъ объявилъ, что онъ не могъ выставить полнаго количества лѣсовъ 2, 3 и 4 категоріи, потому что принужденъ былъ, по случаю приступленія къ работамъ по устройству Либавскаго порта, сложенный въ этомъ портѣ на берегу свой лѣсъ перевести на другое мѣсто, безъ всякой сортировки, въ чемъ и представилъ свидѣтельство тамошняго магистрата.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Фелейзенъ просилъ отсрочить поставку большемѣрныхъ лѣсовъ до конца навигаціи 1861 года, безъ взысканія штрафа, слѣдующаго по контракту, по 210 руб. 96$^{1}/_{2}$ коп. въ мѣсяцъ, и уплатить ему за весь поставленный лѣсъ, хотя въ частности и не соблюдена контрактная пропорція.

За все количество доставленнаго Фелейзеномъ лѣса причиталось 263.753 р. 19 коп., въ число коихъ до 1-го Января 1861 года было уплачено 173.396 р. 86 коп., за тѣмъ слѣдовало доплатить 90.356 р. 33 коп.

При заключеніи въ 1859 г. съ Фелейзеномъ контракта, на поставку, между прочимъ, большемѣрныхъ лѣсовъ, имѣлась въ нихъ настоятельная надобность на разрѣшенные къ постройкѣ фрегаты, постройка коихъ впослѣдствіи отмѣнена.

Въ настоящее время по производящимся постройкамъ и за полученіемъ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ отъ другихъ подрядчиковъ, особой надобности въ лѣсахъ большихъ размѣровъ не имѣется.

Контрактная пропорція по категоріямъ, въ столь значительной поставкѣ, какова поставка Фелейзена, какъ уже сказано выше, въ статьѣ о поставкѣ дуба торговымъ домомъ Бугенгагена, не можетъ быть соблюдена въ точности; надобность же Морскаго вѣдомства и въ маломѣрномъ, но свѣжемъ дубѣ, не уменьшается, такъ какъ лѣса заготовляются преимущественно въ запасъ.

По этимъ соображеніямъ Департаментъ полагалъ: 1) отсрочить г. Фелейзену поставку недоставленнаго имъ количества лѣса 2, 3 и 4 категорій, съ тѣмъ, чтобы эти лѣса были доставлены въ навигацію 1861 г., вмѣстѣ съ пропорціею лѣсовъ, слѣдующихъ отъ него въ этомъ году, и затѣмъ не счи-

тать его неисправнымъ подрядчикомъ и не подвергать штрафу; и 2) изъ остальныхъ 90.356 р. 33 к., причитающихся Фелейзену за поставленное, по настоящее время, количество лѣсовъ, въ томъ числѣ за излишне доставленные имъ сверхъ двухъ годовой пропорціи 33.070²⁄₁₂ куб. фут. 1-й категоріи, выдать нынѣ только 76.549 р. 54 коп., а остальные 13.806 р. 79 к. въ то время, когда онъ доставитъ остальное количество лѣсовъ, по пропорціямъ.

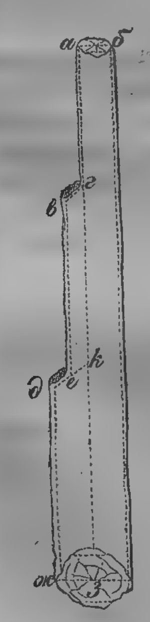
Представленіе объ этомъ Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 25 Января 1861 г., ст. 21.956.

Къ 1-му Января 1861 года изъ поставленныхъ Фелейзсеномъ 315.872⅓ куб. фут., имѣлось на лицо 233.146¼.

При пріемѣ въ 1860 году лѣсовъ отъ Фелейзсна замѣчено было, что пріемъ, въ отношеніи обмѣра толщины кряжей, производился не на точномъ основаніи контракта.

Недоразумѣніе заключалось преимущественно въ томъ, какъ измѣрять толщину деревъ, имѣющихъ нѣсколько колѣнъ или уступовъ.

По буквальному смыслу контракта эти деревья, по толщинѣ, должны быть измѣряемы въ тонкомъ концѣ.



На семъ основаніи въ длинномъ деревѣ, выправленномъ по толщинѣ, согласно съ условіями контракта, параллельными гранями, но имѣющемъ уступы, какъ показано на чертежѣ, за толщину всего дерева слѣдуетъ принимать ту толщину, которую оно имѣетъ въ своемъ концѣ *аб*. Принявъ эту толщину въ основаніе исчисленія кубическаго содержанія подобной формы дерева, которое въ дѣйствительности имѣетъ, напримѣръ, 120 куб. фут., по вычисленію окажется, что оно заключаетъ въ себѣ менѣе этого числа куб. фут., такъ какъ въ это вычисленіе не войдутъ части этого дерева подъ буквами *ж*, *з*, *к*, *е*, *д* и *е*, *к*, *в*, *г*. Въ этихъ случаяхъ подрядчикъ, для избѣжанія возможности уменьшенія кубическаго содержанія его деревъ, имѣетъ право подобныя деревья разрѣзывать на три части и сдавать ихъ какъ отдѣльные кряжи. При этомъ если только меньшая часть дерева будетъ заклю-

чать въ себѣ кряжъ въ 20 к. фут., онъ получитъ плату за всѣ 120 куб. фут.; штуки же мѣнѣе 20 куб. фут. не подлежатъ пріему.

Хотя, при распредѣленіи поставки Фелейзена на четыре разряда, содержаніе каждаго разряда и размѣры самыхъ деревъ соображены съ категорическимъ раздѣленіемъ лѣсовъ, требовавшихся тогда на кораблестроеніе, но какъ длинные кряжи всегда можно предпочесть короткимъ, если только пріобрѣтеніе ихъ оказывается выгоднымъ, то, по разсмотрѣніи возбужденныхъ по настоящему случаю вопросовъ, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, предложено Коммисіи по пріему лѣсовъ отъ г. Фелейзена:

1) Производить обмѣръ лѣсовъ *по толщинѣ* по буквальному смыслу контракта, т. е. въ тонкомъ концѣ, не препятствуя подрядчику, если онъ пожелаетъ, распиливать деревья по своему усмотрѣнію, но прежде пріема и обмѣра ихъ Коммисіею; и

2) Лѣса, обдѣланные по толщинѣ въ два или три уступа, принимать: или за одно дерево и въ такомъ случаѣ мѣрить въ тонкомъ концѣ или за двѣ, за три отдѣльныя штуки, какъ пожелаетъ подрядчикъ, измѣряя отдѣльно каждую штуку въ тонкомъ ея концѣ, съ тѣмъ, чтобы, если въ послѣдней, тонкой штукѣ окажется менѣе 20 кубическихъ фут., то, не отрѣзывая ее, принимать за $^3/_4$ кубическаго ея содержанія.

О поставкѣ итальянскаго дуба купцомъ Великановымъ.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 30 Іюня 1858 года журнала Адмиралтействъ-Совѣта, ст. 20.610, купцу Великанову предоставлено поставить къ С.-Петербургскому Адмиралтейству, въ теченіе 3-хъ лѣтъ, на коммерческомъ правѣ, 175.527 куб. фут. итальянскаго дуба, на наборъ для двухъ большихъ фрегатовъ и корвета.

Въ 1858 и 1859 году, какъ упомянуто въ отчетѣ за 1859 г. отъ Великанова принято было до 40.000 куб. ф., а въ 1860 г. 51.885 куб. фут.; всего 91.621 куб. футъ.

Въ число денегъ, слѣдующихъ Великанову за поставленный имъ дубъ, уплачено, по настоящее время, 112.000 руб. сер.

9*

Дубъ, принятый отъ Великанова имѣетъ превосходныя качества и въ количествѣ до 44.300 куб. фут. будетъ употребленъ на наборъ строющагося здѣсь фрегата «Петропавловскъ».

О нагеляхъ изъ американской акаціи.

Въ отчетѣ за 1859 годъ упомянуто о поставкѣ негоціантомъ Шенкингомъ къ С.-Петербургскому порту 8.392 нагеля изъ американской акаціи и сказано, что поставка остальныхъ 20.008 штукъ нагелей отсрочена до 1860 года.

Нагелямъ изъ американской акаціи отдается преимущество предъ дубовыми нагелями, употребляемыми въ крѣпленіе судовъ.

Главное достоинство нагелей изъ американской акаціи состоитъ въ упругости и прочности ихъ, а также въ возможности давать имъ, съ помощью особыхъ машинокъ, правильную форму.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ входить со всеподданнѣйшимъ докладомъ о выпискѣ изъ-за границы нагелей изъ американской акаціи и машинокъ для обдѣлки таковыхъ нагелей, на счетъ экономическаго капитала 11.503 р. 24¼ коп., переданнаго изъ Департамента Корабельныхъ лѣсовъ, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе въ 18-й день Января 1860 года.

Имѣя въ виду постройку изъ казенныхъ лѣсовъ и матеріаловъ *трехъ* фрегатовъ, Департаментъ, испросивъ разрѣшеніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ на пріобрѣтеніе 68 т. нагелей изъ американской акаціи, просилъ нашего Генеральнаго Консула въ Нью-Іоркѣ увѣдомить: по какой цѣнѣ можно пріобрѣтать въ Америкѣ нагеля, совершенно готовые къ употребленію и въ необдѣланномъ видѣ, а также, во что обойдется пріобрѣтеніе трехъ машинокъ для обдѣлки нагелей.

Изъ доставленныхъ консуломъ свѣдѣній оказалось, что: 1) три машинки для обдѣлки нагелей будутъ стоить 6 т. дол., а 68 т. нагелей, съ доставкою въ Кронштадтъ, необдѣланные, въ 1½ дюйм. толщ., длиною отъ 2 до 3 футъ — 14.539 дол., а обдѣланные, толщиною въ 1⅜ дюйм. при той же длинѣ — 11.577 дол.; и 2) длина нагелей имѣетъ вліяніе на ихъ цѣнность. Такъ, напримѣръ: тысяча штукъ нагелей въ обдѣланномъ

видѣ, длиною 1 футъ, стоятъ 68 долларовъ; въ 1 ф. 2 д. — 85 дол., а въ 1 ф. 4 д. — 107 дол. и т. д.; и 3) что обдѣланные нагеля обойдутся дешевле необдѣланныхъ.

Между тѣмъ постройка одного фрегата отмѣнена, а для другаго достаточно будетъ тѣхъ нагелей, которые поставлены негоціантомъ Шенкингомъ; для предположенныхъ же къ постройкѣ изъ казенныхъ лѣсовъ и матеріаловъ пяти клиперовъ, по исчисленію Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, потребно нагелей, на каждый клиперъ по 16 т., и именно: толщиною въ $1\frac{1}{4}$ дюйм., длин. въ 24 дюйм. 6 т. штукъ, длиною въ 18 дюйм., 10 т. штукъ. Всего же 30 т. штукъ длиною въ 2 ф. и 50 т. штукъ длин. въ 1 фут. 6 дюймовъ.

Эти нагеля, по цѣнамъ сообщеннымъ Консуломъ, могли стоить, считая долларъ въ 1 р. 40 коп. сер. и полагая, что доставка нагелей обойдется въ 1.000 р. сер., до 6.852, а по цѣнамъ Шенкинга до 10 т. руб., т. е. на 3.200 руб. дороже.

Посему Его Высочество Генералъ-Адмиралъ разрѣшилъ выписать нагеля изъ Америки, въ обдѣланномъ видѣ, съ тѣмъ, чтобы одна треть назначеннаго количества была выслана въ навигацію 1860 года, а другія двѣ трети—въ навигацію 1861 г., и чтобы отдѣлка нагелей шла по длинѣ волоконъ, безъ перерѣза оныхъ.

На семъ основаніи сдѣланъ былъ заказъ американскому судостроителю Уэббу, который согласился поставить 80 т. штукъ нагелей самаго лучшаго достоинства изъ лонгъ-эйлендской акаціи и машинной работы, и именно: 30 т. штукъ нагелей, по 53, а остальные 50 т. — по 40 долларовъ за тысячу, независимо отъ расходовъ по доставкѣ ихъ въ Кронштадтъ, съ тѣмъ, что одна треть нагелей будетъ сдана до окончанія навигаціи 1860 года., а остальныя двѣ трети—въ навигацію 1861 года.

Первая партія нагелей, въ числѣ 27.289 штукъ, была отправлена изъ Нью-Іорка на пароходѣ «Оріонъ», который потерпѣлъ крушеніе близъ острова Готланда, при чемъ часть нагелей была выброшена за бортъ, а остальные, по позднему времени года, не могли быть доставлены въ Кронштадтъ.

Г. Уэббъ, возвративъ всю сумму, уплаченную ему за нагеля (890 доллар. 95 сент.), вышлетъ, въ замѣнъ ихъ, другіе, съ открытіемъ навигаціи.

О покупкѣ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ:

а) *Подполковникомъ Гезехусомъ и лѣснымъ экспертомъ Кауфманомъ.*

Чтобы довести Балтійскій флотъ до состава, опредѣленнаго для него въ 1856 году, предстояло производить, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, постройку значительнаго числа судовъ.

Съ этою цѣлью, въ 1858 году, предположено было, по освобожденіи элинговъ отъ строющихся на нихъ судовъ, начать постройку въ С. Петербургѣ и Кронштадтѣ четырехъ фрегатовъ, изъ коихъ три изъ казенныхъ дубовыхъ лѣсовъ.

Посему Департаментъ, представляя свои соображенія вообще о заготовленіи лѣсовъ, полагалъ пріобрѣсть нѣкоторое количество большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ для пополненія партій этихъ размѣреній лѣсовъ, въ поставкахъ Бугенгагена и Фелейзена, чтобы имѣть все то число большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, которое признавалось тогда нужнымъ для судовъ, строившихся и предстоявшихъ къ постройкѣ.

Въ слѣдствіе сего г. Управлявшій Морскимъ Министерствомъ Адмиралъ Мѣтлинъ поручилъ находившемуся заграницею, при пріемѣ лѣсовъ отъ Бугенгагена, Подполковнику Гезехусу пріискать изъ находящихся уже въ портахъ Пруссіи большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, годные на принципальные члены судовъ, величиною не менѣе 70 куб. фут. въ каждомъ кряжѣ.

На основаніи данныхъ, сообщенныхъ Подполковникомъ Гезехусомъ, о размѣрахъ, количествѣ и цѣнахъ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, пріисканныхъ ими, Департаментъ полагалъ:

1) Разрѣшить Подполковнику Гезехусу и эксперту Кауфману купить приторгованный ими дубовый лѣсъ, въ количествѣ до 150 т. куб. фут., слѣдующихъ размѣреній:

												всего количества
а)	Отъ 180	до 250	ф.	по 2	р.	10	к.	за	куб.	ф.		3/8
	» 100	» 180	»	» 1	»	76	»	»	»	»		
б)	» 75	» 100	»	» 1	»	40	»	»	»	»		3/8
	» 50	» 75	»	» 1	»	20	»	»	»	»		
в)	» —	» —	»	» —	»	98	»	»	»	»		2/8
г)	» —	» —	»	» —	»	85	»	»	»	»		

съ тѣмъ, чтобы этотъ лѣсъ доставленъ былъ сюда самими продавцами, съ обязанностью застраховать грузы; чтобы въ случаѣ гибели груза продавцы отыскивали убытки, не вводя Морское Министерство въ переписку по этому предмету, и чтобы они согласились послѣдній платежъ, въ размѣрѣ $^{2}/_{5}$ всей суммы, получить не прежде, какъ по доставкѣ лѣсовъ въ С. Петербургъ; и

2) Потребную на эту операцію сумму, до 201.000 руб. сер., отпустить изъ 675.000 р., ассигнованныхъ на заготовленіе лѣсовъ въ 1860 г.

Докладъ объ этомъ Департамента былъ внесенъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ и утвержденъ Совѣтомъ, по журналу 20 Февраля 1860 года ст. 21.557.

На семъ основаніи, 2-го Марта 1860 года, дано было предписаніе Подполковнику Гезехусу о покупкѣ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, а 5-го Марта объявлено Департаменту, что постройка трехъ фрегатовъ изъ казеннаго лѣса отмѣняется, и посему дѣломъ о покупкѣ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ слѣдуетъ пріостановиться.

Объ этомъ тогда же дано было знать Подполковнику Гезехусу, который, 11-го Марта, увѣдомилъ, что на покупку 150 т. куб. фут. заключено уже условіе съ купцами Нейманомъ и Манкевичемъ въ Штетинѣ и Данцигѣ, выдано въ задатокъ 20 т. р. с. и нѣкоторая часть лѣсовъ уже принята, а посему онъ не видитъ возможности вовсе прекратить эту покупку, безъ значительныхъ убытковъ для Морскаго вѣдомства.

Посему разрѣшено было Подполковнику Гезехусу продолжать пріемъ лѣсовъ, но стараться, по возможности, уменьшить количество большемѣрныхъ штукъ, такъ какъ въ нихъ не предстоитъ особой надобности.

По сей операціи въ 1860 году доставлено: большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ 35.934, плансовъ — 10.922 и деревьевъ меньшаго размѣра — 5.134, всего 51.990 куб. фут. Деньги, слѣдовавшія за этотъ лѣсъ, выдавались нашею миссіею въ Берлинѣ, чрезъ тамошнихъ банкировъ, векселями на имя тѣхъ лицъ, у которыхъ лѣсъ былъ купленъ, по счетамъ, засвидѣтельствованнымъ Гг. Гезехусомъ и Кауфманомъ. Окончательный разсчетъ по настоящей операціи составляется.

и б) *Дворяниномъ Фелейзеномъ.*

Вмѣстѣ съ порученіемъ Подполковнику Гезехусу пріискать за границею партію большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ и открыть на нихъ цѣны, предложено было дворянину Фелейзену не найдетъ ли онъ возможнымъ доставить къ здѣшнему Адмиралтейству до 50 т. куб. фут. большемѣрныхъ курляндскихъ дубовыхъ лѣсовъ.

Г. Фелейзенъ изъявилъ на это готовность, съ тѣмъ, чтобы за лѣса, которые онъ поставитъ, ему заплачены были тѣже цѣны, по коимъ предполагается купить же таковые лѣса за границею, чрезъ Подполковника Гезехуса и эксперта Кауфмана.

На это предложеніе г. Фелейзена послѣдовало согласіе г. Управлявшаго Морскимъ Министерствомъ Адмирала Мѣтлина, а съ г. Фелейзена тогда же взята была подписка, что онъ обязывается поставить къ С. Петербургскому Адмиралтейству, въ навигацію 1860 года, до 50 т. куб. фут. дубовыхъ лѣсовъ тѣхъ размѣровъ, въ той пропорціи и по цѣнамъ, какія означены въ помѣщаемой вслѣдъ за симъ таблицѣ.

А) Отъ 180 до 250 к. ф. въ штукѣ,	по 2 р. 10 к. за футъ.				} 3/8	всего количества.
» 100 » 180 »	» 1 р. 76 к. » »					
и Б) » 75 » 100 »	» 1 » 40 » » »				} 3/8	
» 50 » 75 »	» 1 » 20 » » »				} 2/8	

Одновременно съ ходатайствомъ объ утвержденіи покупки большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ чрезъ Подполковника Гезехуса и эксперта Кауфмана, испрашивалось разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта на заключеніе контракта съ дворяниномъ Фелейзеномъ.

Находя цѣны Фелейзена за курляндскій дубъ, одинаковыя съ цѣнами Гезехуса и Кауфмана, невыгодными для казны, и не усматривая изъ представленія въ какихъ именно мѣстахъ Курляндіи заготовленъ и гдѣ находится дубъ, предлагаемый Фелейзеномъ, а также и другихъ подобныхъ свѣдѣній, коими обусловливается цѣнность лѣса, Адмиралтействъ-Совѣтъ (жур. 20-го Февраля ст. 21.557) поручилъ Департаменту по собраніи означенныхъ свѣдѣній, войти въ сношеніе съ Фелейзеномъ

о пониженіи объявленныхъ имъ цѣнъ и о результатѣ дѣйствій Департамента войти въ Совѣтъ съ новымъ представленіемъ.

Г. Фелейзенъ отказался, какъ отъ пониженія цѣнъ, такъ и отъ отмѣны поставки лѣса, по случаю минованія въ ономъ особенной надобности, вслѣдствіе отмѣны постройки фрегатовъ.

Лѣсъ, который г. Фелейзенъ обязался поставить, онъ предполагалъ взять изъ партіи, заготовленной въ Ковенской губерніи и перевезенной уже, на подводахъ, на разстояніи 100 верстъ, въ ближайшій отъ мѣста рубки портъ Мемель.

Въ сравненіи съ поставкою лѣса Подполковникомъ Гезехусомъ и экспертомъ Кауфманомъ, г. Фелейзенъ долженъ былъ нести излишніе противу первыхъ расходы, какъ то: на гербовую бумагу, на полученіе залоговъ, на выгрузку лѣсовъ.

Принимая въ соображеніе эти расходы, а также и то обстоятельство, что при платежѣ ему денегъ, Морское вѣдомство не несетъ потери на курсѣ, которую оно должно было имѣть при переводѣ денегъ за границу, по операціи Гезехуса и Кауфмана, оказывалось, что цѣны Фелейзена ниже цѣнъ Кауфмана.

Между тѣмъ самый лѣсъ, будучи заготовленъ въ Ковенской губерніи, не долженъ уступать въ своихъ качествахъ польскому дубу.

Хотя въ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсахъ не предстояло уже особенной надобности, но какъ заготовленіе ихъ въ запасъ могло быть допущено, и, кромѣ того, на Морскомъ вѣдомствѣ, какъ изволилъ выразиться Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, лежала нравственная обязанность предоставить Фелейзену, согласно сдѣланному ему предложенію и взятой отъ него подписки, поставку 50 т. куб. ф. большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, то, по симъ уваженіямъ, внесенъ былъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ докладъ о разрѣшеніи заключить съ дворяниномъ Фелейзеномъ контрактъ на поставку означенныхъ лѣсовъ, на что и послѣдовало согласіе Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 27 Мая 1860 года ст. 21.694).

Контрактъ заключенъ 23 Іюня, но г. Фелейзенъ, не исполнилъ обязательства, по независящимъ, какъ онъ объясняетъ, отъ него причинамъ.

О заготовленіи гондурасскаго краснаго дерева.

Для постройки при С. Петербургскомъ Адмиралтействѣ двухъ клиперовъ, по исчисленію Инспестора кораблестроительныхъ работъ здѣшняго порта, требовалось, между прочимъ, гондурасское красное дерево въ количествѣ до 5.700 куб. ф.

Въ С. Петербургѣ можно было купить это дерево по $3\frac{1}{2}$ руб. за куб. фут., въ кряжахъ до 22 ф. длиною, тогда какъ на клипера требовались брусья преимущественно болѣе 22 футъ.

Въ слѣдствіе этого, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, гондурасское красное дерево, въ количествѣ $7.141\frac{1}{2}$ куб. фут., пріобрѣтено въ Англіи, чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Пещурова, и обошлось, съ доставкою сюда, по 1 р. 72 коп. сер. за куб. фут., всего за 12.306 р. 96 коп. сер.

О пріобрѣтеніи орѣховаго дерева.

По соображеніямъ Инспектора кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта, для разныхъ подѣлокъ на фрегатѣ «Александръ-Невскій», требовалось орѣховаго дерева до 427 куб. футъ.

Лѣсная контора Бенардаки предлагала продать орѣховое дерево, по 4 р. 71 к. сер. за куб. футъ; но какъ Департаментъ пріобрѣталъ уже орѣховое дерево, заграницею, по 2 р. 50 к. сер. за куб. фут., то и въ этотъ разъ оно было куплено за границею же, чрезъ Корабельнаго Инженера Подполковника Гезехуса, въ количествѣ 1.012 куб. фут. 6 дюйм., съ доставкою сюда, за 2.315 руб. 25 коп. сер., т. е. по 2 руб. $25\frac{2}{5}$ коп. за футъ.

О пріобрѣтеніи ясеневыхъ деревъ для веселъ.

Въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1860 года, предъ отправленіемъ за границу Подполковника Гезехуса для пріема лѣсовъ отъ торговаго дома Бугенгагенъ и К°, ему поручено было купить молодыхъ ясеневыхъ деревьевъ для веселъ.

Подполковникъ Гезехусъ, вмѣстѣ съ лѣснымъ экспертомъ Морскаго вѣдомства Кауфманомъ, найдя доставляемыя изъ лѣсовъ Царства Польскаго и Германіи ясеневыя деревья несоотвѣтствующими для вышеозначеннаго употребленія, купили весла

въ Голландіи, почти въ обдѣланномъ видѣ, изъ американскаго молодого ясеня, соединяющаго въ себѣ хорошія качества, требующіяся для этого рода назначенія, т. е. плотной, упругой и легкой древесины, прямослойные и безъ сучьевъ.

Всего ими пріобрѣтено 320 штукъ, изъ числа которыхъ 173 штуки уже доставлены сюда и, заключая въ себѣ 2.974 погонныхъ фута, обошлись въ 594 р. 80 коп.

О пріобрѣтеніи курляндскихъ дубовыхъ лѣсовъ у купца Краузе.

Рижскій купецъ Краузе предложилъ Департаменту купить у него курляндскихъ дубовыхъ лѣсовъ около 70 т. куб. футъ.

По осмотрѣ лѣсовъ Краузе особою Коммиссіею изъ Корабельныхъ Инженеровъ, при участіи Инспектора кораблестроительныхъ работъ здѣшняго порта, найдено, что предлагаемый купцомъ Краузе въ продажу дубъ доброкачественъ и принадлежитъ къ той же породѣ лѣсовъ, къ какой слѣдуетъ относить дубъ Фелейзена; и что по своимъ размѣрамъ и виду, можетъ быть употребленъ на постройку клиперовъ, а нѣкоторые, болѣе значительные кряжи, и на члены фрегатовъ.

Не имѣя особенной надобности въ маломѣрномъ лѣсѣ, Департаментъ предложилъ г. Краузе продать только ту часть принадлежащей ему партіи, которая заключаетъ въ себѣ деревья: *во-первыхъ*, совершенно здоровой и твердой древесины, и, *во-вторыхъ*, большихъ размѣровъ, такъ, чтобы самыя малыя деревья заключали въ себѣ не менѣе 30 куб. фут.; а въ общей сложности не менѣе 60 куб. футъ въ каждой штукѣ.

Купецъ Краузе, соглашаясь на это предложеніе, назначилъ цѣну дубу по 75 к. за куб. фут., съ его доставкою въ Адмиралтейство.

Находя эту цѣну выгодною, Департаментъ, для пополненія лѣсныхъ запасовъ, пріобрѣлъ отъ Краузе, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, одобреннаго Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, 31.636$^{8}/_{12}$ куб. фут. *большемѣрныхъ*, по 75 коп. за фут.; 2.910 фут. 10 д. *погибистыхъ*, по 70 к. сер. за куб. футъ; всего на 25.763 руб. 8 коп. сер.

О покупкѣ дубовыхъ досокъ.

Въ Февралѣ мѣсяцѣ 1860 г. Архангельскій купецъ Бравановъ предложилъ Морскому вѣдомству купить у него до 4.160 штукъ дубовыхъ досокъ.

По освидѣтельствованіи этихъ досокъ Коммиссіею для пріема лѣсовъ къ С.-Петербургскомъ порту, Коммиссія, между прочимъ, донесла, что доски значительно сухи, годны на подѣлки по мастерствамъ: шлюпочному, столярному и купорному и пріобрѣтеніе ихъ къ Адмиралтейству не будетъ лишнимъ.

Посему разрѣшено было купить у Браванова дубовыя доски по слѣдующимъ цѣнамъ: за доски длиною отъ 20 до 30 ф., при толщинѣ отъ 3 до $4\frac{1}{2}$ дюймовъ и ширинѣ не менѣе 10 дюймовъ, по 1 руб. 20 коп.; а длиною отъ 10 до 20 фут., шириною не менѣе 8 дюйм., при той же толщинѣ, — по 1 руб. 15 коп. за куб. футъ, съ доставкою въ Адмиралтейство.

При этомъ сообщены были предсѣдателю упомянутой Коммиссіи подробныя правила браковки и сортировки досокъ.

На этомъ основаніи принято отъ купца Браванова только *сто сорокъ двѣ* доски, заключающія въ себѣ съ небольшимъ 557 куб. фут., за что заплачено 641 р. 99 к.

1) О заготовленіи сосновыхъ бревенъ.

1) Въ 1860 году Департаментъ въ первый разъ приступилъ къ заготовленію сосновыхъ лѣсовъ въ значительномъ количествѣ.

Правила о пріемѣ и браковки корабельныхъ лѣсовъ, въ томъ числѣ и сосновыхъ, заготовляемыхъ для Морскаго вѣдомства распоряженіемъ Министерства Государственныхъ Имуществъ, составлены были въ 1854 году особою Коммиссіею и утверждены по обоюдному соглашенію Министерствъ Морскаго и Государственныхъ Имуществъ.

Въ 1859 году, по случаю возложенія на Морское вѣдомство обязанности самому заготовлять для себя лѣса, означенныя правила признано было полезнымъ пересмотрѣть и съ этою цѣлью, правила, съ замѣчаніями на нихъ спеціалистовъ, препровождены въ Караблестроительный Техническій Комитетъ.

Комитетъ еще не окончилъ возложеннаго на него порученія, а между тѣмъ, условія браковки сосноваго лѣса, достав-

ляемаго въ морское Вѣдомства изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ, оказывались весьма снисходительными для того, чтобы ихъ можно было примѣнить, безъ ущерба для Морскаго вѣдомства, къ заготовленію сосноваго лѣса съ подряда, чрезъ вольныхъ промышленниковъ, тѣмъ болѣе что Кронштадтскій и С.-Петербургскій порты требовали, чтобы сосновыя бревна преимущественно были заготовлены годныя на палубныя доски.

Посему Предсѣдатель Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, по просьбѣ матеріальной части Кораблестроительнаго Департамента, сообщилъ правила на основаніи коихъ, по его мнѣнію, слѣдуетъ производить браковку сосноваго лѣса, для распиловки на палубныя доски.

На основаніи этихъ правилъ составлены были условія, для вызова желающихъ принять на себя по этимъ условіямъ поставку въ Морское вѣдомство сосновыхъ бревенъ.

Между тѣмъ, въ Августѣ мѣсяцѣ 1860 года помѣщикъ Агафоновъ вызвался поставить для С.-Петербургскаго Адмиралтейства партію сосновыхъ бревенъ въ числѣ 2.071 штуки.

Какъ въ это время еще только предполагалось сдѣлать вызовы къ торгамъ на поставку сосновыхъ бревенъ, то, до окончанія торговъ, нельзя было вывести заключенія, въ какой степени выгодно предложеніе помѣщика Агафонова, почему оно и было оставлено безъ послѣдствій.

Въ Сентябрѣ г. Агафоновъ вновь обратился въ Департаментъ съ предложеніемъ купить у него партію сосновыхъ бревенъ, по пониженнымъ, противу перваго предложенія, цѣнамъ, съ тѣмъ, чтобы лѣсъ принятъ былъ отъ него до закрытія навигаціи 1860 г., и что если его цѣны окажутся выше тѣхъ цѣнъ, которыя состоятся на сосновыя бревна на торгахъ, то расчитать его по этимъ цѣнамъ.

Какъ С.-Петербургскій и Кронштадтскій порты преимущественно требовали сосновые бревна для распиловки на палубныя доски, то сдѣлано было распоряженіе объ освидѣтельствованіи партіи сосновыхъ бревенъ Агафонова, для удостовѣренія въ какой степени годенъ этотъ лѣсъ на распиловку въ палубныя доски.

Въ слѣдствіе сего, помѣщикъ Агафоновъ объявилъ, что, предложивъ купить у него партію сосноваго лѣса, онъ имѣлъ въ виду, что этотъ лѣсъ пойдетъ на общія Адмиралтейскія на-

добности, но не исключительно для палубныхъ досокъ, а потому въ настоящее время не можетъ уступить весь лѣсъ по объявленнымъ имъ цѣнамъ, но согласенъ отдать тѣ бревна, которыя признаны будутъ годными на распиловку въ палубныя доски, по цѣнамъ, кои имѣютъ состояться на торгахъ на такія же бревна, съ уступкою противу этихъ цѣнъ 2% съ рубля.

Получивъ донесеніе, что лѣсъ Агафонова, судя по наружному виду, имѣетъ хорошія качества, Департаментъ сдѣлалъ распоряженіе объ обракованіи этого лѣса собственно на палубныя доски, на основаніи вышеупомянутыхъ правилъ.

При самомъ началѣ пріема отъ г. Агафонова лѣса оказалось, что, соблюдая въ точности правила, данныя для браковки лѣса на палубныя доски, ни одно бревно не можетъ быть удостоено на этотъ предметъ.

Помѣщикъ Агафоновъ, доводя объ этомъ до свѣдѣнія Департамента, изъяснилъ: что какъ сосновый лѣсъ принимается отъ него въ незначительномъ количествѣ, въ видѣ опыта, то всѣ извѣстные здѣшніе лѣсоторговцы присылаютъ своихъ прикащиковъ слѣдить за ходомъ пріема отъ него лѣсовъ, и что какъ пріемка крайне строга, то можно положительно сказать, что на предстоящихъ торгахъ цѣны на сосновыя бревна для распиловки ихъ на палубныя доски, будутъ непомѣрно высоки или, что еще вѣроятнѣе, къ торгамъ никого желающихъ торговаться не явится.

Убѣждаясь удостовѣреніемъ Коммиссіи для пріема лѣса отъ г. Агафонова, что правила, данныя ей въ руководство для обракованія бревенъ на палубныя доски, оказываются невыполнимыми, и имѣя въ виду, что выборъ бревенъ на палубныя доски изъ незначительной партіи г. Агафонова, долженъ служить практическимъ указаніемъ на тѣ условія, которыя слѣдуетъ требовать отъ лѣса, выбираемаго на означенный предметъ, Департаментъ предписалъ принимать отъ Агафонова бревна, не стѣсняясь упомянутыми правилами браковки, но руководствуясь практическою опытностью въ этомъ дѣлѣ Членовъ Коммиссіи, съ тѣмъ, чтобы Коммиссія сама составила правила браковки бревенъ вообще на распиловку въ доски, имѣя въ виду, съ одной стороны, чтобы Адмиралтейства могли разсчитывать на полученіе палубныхъ и другихъ досокъ въ количествѣ, достаточномъ противу общаго числа бревенъ, а съ другой, чтобы под-

рядчикъ поставленъ былъ въ возможность добросовѣстно выполнить свою обязанность предъ казною.

На этихъ основаніяхъ изъ 2.500 бревенъ, предъявленныхъ г. Агафоновымъ, принято въ число бревенъ, годныхъ для распиловки на палубныя доски, 1264 бревна, за которыя пришлось заплатить, по цѣнамъ оставшимся на сосновыя бревна на торгахъ, со сбавкою 2%, 10.929 руб. 57 коп. Расходъ этотъ утвержденъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ по журналу 25-го Января 1861 г., ст. 21.955.

2) **О заготовленіи сосновыхъ бревенъ съ торговъ.**

На поставку въ 1861 году сосновыхъ бревенъ съ торговъ, на основаніи упомянутыхъ въ началѣ настоящей статьи условій, сдѣланы были вызовы въ Октябрѣ 1860 г.

Сверхъ-того поручено было чиновнику особыхъ порученій Департамента, Статскому Совѣтнику Шумову, открыть ко дню переторжки крайнія цѣны на сосновыя бревна, которыя удовлетворяли бы вышеозначеннымъ условіямъ.

Но ни ко дню торга, ни къ переторжкѣ ни кого желающихъ торговаться не явилось, какъ предъупреждалъ объ этомъ г. Агафоновъ, а Статскій Совѣтникъ Шумовъ донесъ, что онъ не могъ пріискать поставщика на сосновыя бревна по тѣмъ правиламъ браковки, которыя объявлены Департаментомъ.

Въ слѣдствіе сего, и имѣя въ виду, что въ Черноморскомъ вѣдомствѣ постоянно заготовлялись простозванныя бревна, изъ которыхъ уже самъ портъ выбиралъ тѣ, которыя признавались годными для распиловки на палубныя доски, а также, что чистыя сосновыя доски при судостроеніи должны требоваться въ несравненно меньшемъ количествѣ противу обыкновенныхъ досокъ, Департаментъ рѣшился заготовить на 1861 г., вмѣсто исключительно годныхъ на палубныя доски, обыкновенныя, такъ называемыя, простозванныя сосновыя бревна. Но принимая въ соображеніе, что при этомъ нельзя быть увѣренну, что изъ простозванныхъ бревенъ окажется достаточное число такихъ, изъ которыхъ можетъ быть выпилено необходимое число палубныхъ досокъ, Департаментъ полагалъ объявить подрядчикамъ что за тѣ бревна, которыя при пріемѣ обракуются на самыя чистыя палубныя доски, Морское вѣ-

домство будетъ платить 20% болѣе противу цѣнъ, которыя состоятся на торгахъ на простозванныя бревна.

На этихъ условіяхъ, и чтобы не терять времени на производство вызововъ къ новымъ торгамъ, Департаментъ приглашалъ извѣстныхъ здѣсь лѣсоторговцевъ, прислать запечатанныя объявленія съ обозначеніемъ рѣшительныхъ цѣнъ, по которымъ они могутъ взять на себя поставку означенныхъ лѣсовъ.

Въ назначенный день получены были только два объявленія, отъ Почетнаго Гражданина Смирнова, и отъ 1-й гильдіи купца Русанова, цѣны котораго значительно были дешевле цѣнъ Смирнова.

По убѣжденію Департамента, Русановъ далъ подписку, что онъ принимаетъ на себя поставку: *во-первыхъ*, сосновыхъ бревенъ, на объявленныхъ Департаментомъ условіяхъ, со сбавкою съ предложенныхъ имъ цѣнъ 13% съ тѣмъ, что если при исчисленіи цѣнъ на каждый сортъ бревенъ окажутся дроби, то онѣ отбрасываются, и, *во-вторыхъ*, дубовыхъ шлюпочныхъ шпангоутовъ и кницъ, по цѣнамъ объявленнымъ имъ, если поставка $^2/_3$ оныхъ будетъ отсрочена до будущаго 1862 года.

Изъ 675.000 руб. сер. предоставленныхъ Морскому Министерству на 1861 г., на лѣсныя операціи, на заготовленіе сосновыхъ лѣсовъ могло быть употреблено не болѣе 185.000 руб.

Имѣя это въ виду, и принимая въ соображеніе, *во-первыхъ*, что къ 1-му Сентября 1860 года сосновыхъ бревенъ въ наличіи состояло при С.-Петербургскомъ портѣ 21.446, а при Кронштадтскомъ 25.848 штукъ, и, *во-вторыхъ*, что расходъ сосновыхъ бревенъ, по трехъ-лѣтней сложности, составлялъ для С.-Петербургскаго порта до 29 т. и для Кронштадтскаго до 17 т. деревъ, Департаментъ призналъ возможнымъ ограничиться въ 1860 г. заготовкою 18.686 бревенъ, не считая въ томъ числѣ 1.264 шт., купленныхъ у помѣщика Агафонова, на палубныя доски.

Такимъ образомъ подрядъ на поставку 18.686 сосновыхъ бревенъ и до 500 штукъ дубовыхъ кницъ и шлюпочныхъ шпангоутовъ могъ простираться, считая 20%, которые слѣдовать будутъ за бревна, удостоенныя въ распиловку на палубныя доски, до 150.000 руб. сер.

Цѣны Русанова дешевле цѣнъ справочныхъ, но дороже цѣнъ казеннаго заготовленія Департамента Корабельныхъ Лѣ-

совъ на 49.122 р., при чемъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что Департаментъ Корабельныхъ Лѣсовъ заготовлялъ лѣсъ казенными людьми.

На этомъ основаніи Департаментъ полагалъ:

1) Заключить съ Русановымъ контрактъ, согласно съ предъявленными на торгахъ кондиціями и съ данною имъ подпискою, на поставку сосновыхъ бревенъ и дубовыхъ кницъ и шлюпочныхъ шпангоутовъ, всего примѣрно на сумму до ста пятидесяти тысячъ руб. сер., болѣе или менѣе.

2) Относительно имѣющагося въ Кронштадтѣ наличія сосновыхъ бревенъ, поступить такъ: изъ этихъ бревенъ выбрать всѣ тѣ, которыя годны для кораблестроительныхъ работъ, и оставить въ тамошнемъ портѣ; толстомѣрные же доставить въ здѣшній портъ, для употребленія на исправленіе эллинговъ, спусковыхъ фундаментовъ, и на другія надобности.

Представленіе объ этомъ Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ (журн. 7-го Декабря 1860 г. ст. 21.895).

и 3) О покупкѣ сосновыхъ и еловыхъ бревенъ для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ.

Для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ требовалось сосновыхъ бревенъ: въ 1860 году—2.000 штукъ, длин. 4 и 3 саж., толщ. 6 и $6\frac{1}{2}$ верш., и въ 1861 году, той же длины, при толщинѣ отъ 6 до $7\frac{1}{2}$ вершк., 1.200 сосновыхъ и 965 еловыхъ бревенъ.

Какъ изъ числа 3.189 штукъ сосновыхъ бревенъ, долженствовавшихъ быть сплавленными въ 1859 г. къ С.-Петербургскому порту, изъ Балтійскаго Округа, не заключалось бревенъ той толщины, какой они требовались для Ижорскихъ Заводовъ, то оказалось необходимымъ въ число бревенъ, въ коихъ означенные заводы имѣли надобность, заготовить, съ подряда, 800 штукъ сосновыхъ и 1.000 штукъ еловыхъ бревенъ. За первыя заплачено 1.800 руб. сер., а за вторыя — 1.875 рублей. Покупка сосновыхъ бревенъ обошлась дешевле цѣнъ, открытыхъ чиновникомъ Департамента на 550 руб., тѣхъ, по коимъ таковыя бревна заготовлялись Департаментомъ Корабельныхъ Лѣсовъ на 415 и открытыхъ начальникомъ заводовъ на 150 р.; а еловыхъ, дешевле цѣнъ, по коимъ эти бревна заготовлялись Департаментомъ Корабельныхъ Лѣсовъ, на 677 руб. 50 коп.

Поставку сосновыхъ бревенъ для Ижорскихъ заводовъ, на 1861 годъ, принялъ на себя Царскосельскій 1-й гильдіи купецъ Русановъ, съ тѣмъ, чтобы за эти бревна ему уплачено было по цѣнамъ нисшимъ изъ цѣнъ: справочныхъ, среднесложныхъ казеннаго заготовленія, оставшихся на торгахъ и тѣхъ, по коимъ покупались бревна у него самого въ 1860 году, съ уступкою 2%.

Согласно съ этимъ условіемъ и какъ цѣны, по какимъ покупались у Русанова сосновыя и еловыя бревна въ 1860 г. оказались ниже всѣхъ остальныхъ цѣнъ, онѣ были приняты въ основаніе при расчетѣ съ нимъ за поставку упомянутыхъ 1.200 штукъ сосновыхъ и 965 еловыхъ бревенъ, для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ.

О выгрузкѣ и уборкѣ лѣсовъ.

На выгрузку, выкатку и уборку лѣсовъ, доставленныхъ въ С.-Петербургъ и Кронштадтъ изъ Низоваго Округа и частью изъ Курляндіи и изъ-за границы, заключенъ былъ контрактъ съ однимъ лицомъ, по тѣмъ же уваженіямъ, какія заставили предпочесть эту мѣру заключенію отдѣльныхъ контрактовъ на выкатку, выгрузку и уборку отдѣльныхъ партій лѣсовъ, и которыя изъяснены въ отчетѣ за 1859 г.

Подрядъ остался за купцомъ Быковымъ, всего выгружено, выкатано и убрано въ стабеля 783.540 куб. фут., за что заплачено 21.720 р. ½ коп.

Уборка лѣсовъ производилась согласно съ категорическимъ раздѣленіемъ оныхъ, составленнымъ Генералъ-Маіоромъ Дмитріевымъ 1.

Въ 1860 году доставлено въ Кронштадтъ изъ С.-Петербурга съ выкаткою тамъ на берегъ и уборкою на мѣсто сосновыхъ и еловыхъ бревенъ 83.948 пог. саж. и 232 кницы, за что заплачено 11.595 руб. 63 коп.

Операція эта противу прежняго времени обошлась дешевле на 879 руб. 50 коп.

Для снабженія же Кронштадтскаго порта дубовымъ лѣсомъ, туда направлены были прямо нѣкоторыя суда, слѣдовавшія изъ портовъ Балтійскаго моря съ грузами дубовыхъ лѣсовъ Бугенгагена, Фелейзена и частью большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ купленныхъ чрезъ Подполковника Гезехуса.

Такимъ образомъ до закрытія навигаціи въ Кронштадтскій портъ доставлено дубоваго лѣса 92.000 куб. футъ.

О разсортировкѣ казанскихъ и курляндскихъ лѣсовъ, прежнихъ заготовокъ.

Въ отчетѣ за 1859 г. сказано, что приступлено было къ соображеніямъ о томъ, какое дать назначеніе этимъ лѣсамъ, т. е. оставить ли ихъ въ Адмиралтействѣ на подѣлки или продать.

Изъ свѣдѣній и мнѣній, доставленныхъ назначенными по этому предмету Коммиссіями, оказалось: 1) что казанскаго и курляндскаго дуба прежнихъ заготовокъ, удостоеннаго за фаутами въ негодность, находится въ наличіи на Охтѣ около 83 т., а въ Новомъ Адмиралтействѣ до 94 т. куб. фут., всего до 177 т. куб. фут., въ томъ числѣ значительное число длинныхъ кряжей, отъ 16 до 40 фут.; 2) что если продать весь означенный лѣсъ, то для тѣхъ работъ при судостроеніи, на которыя употребляется фаутный дубъ и короткомѣрный, понадобится пріобрѣтать дубъ съ воли, по цѣнамъ гораздо выше тѣхъ, за которыя можно надѣяться продать настоящій лѣсъ; и 3) что часть казанскаго дуба, находящагося въ Новомъ Адмиралтействѣ, можетъ быть отправлена въ Кронштадтскій портъ, гдѣ этотъ дубъ будетъ съ пользою употребленъ на исправленіе судовъ и на второстепенныя надобности по судостроенію.

Посему Департаментъ полагалъ сдѣлать слѣдующія распоряженія:

1) Осмотрѣть весь дубъ, подлежащій разборкѣ.

2) Произвести браковку кряжей, чрезъ браковщиковъ лѣсовъ, совмѣстно съ корабельными инженерами.

3) Обракованный дубъ подвергать распиловкѣ на такіе, по указанію корабельныхъ инженеровъ, кряжи, брусья и доски, какіе окажется возможнымъ выправить изъ настоящихъ кряжей, когда отъ нихъ отняты будутъ всѣ фауты, для употребленія ихъ въ новомъ видѣ на работы по кораблестроенію, столярству, шлюпочному, блоковому и купорному мастерствамъ.

4) Тотчасъ по распиловкѣ, разсортировывать, размѣчать и перенумеровывать каждую штуку, смотря потому употребленію, какое изъ нея можетъ быть сдѣлано.

5) Уборку разсортированнаго и распиленнаго дуба производить, по категоріямъ, къ которымъ штуки будутъ подходить, въ особыя помѣщенія, приготовленныя для того заблаговременно.

6) Предварительно приступленія къ работамъ по этой операціи, устроить: а) пильныя ямы, въ удобныхъ мѣстахъ и преимущественно подъ навѣсами; б) временныя желѣзныя дороги отъ мѣста нынѣшняго храненія дуба къ пильнымъ ямамъ и отъ оныхъ къ мѣстамъ уборки разсортированныхъ штукъ; в) тѣлежки для перевозки дуба по желѣзнымъ дорогамъ, съ помощью лошадей, и г) опредѣлить число валовыхъ рабочихъ и лошадей, которыя потребуются для настоящей операціи.

7) Для успѣшнаго производства этой операціи поручить ее, по Новому Адмиралтейству, подъ непосредственное наблюденіе и отвѣтственность помощника Капитана надъ портомъ, Капитанъ-Лейтенанта Кузнецова, а на Охтенской верфи, Капитана 2-го ранга Гагмана, съ назначеніемъ въ ихъ распоряженіе и по ихъ выбору: двухъ корабельныхъ инженеровъ, двухъ офицеровъ ластовыхъ или рабочихъ экипажей, двухъ браковщиковъ лѣсовъ, по шести способныхъ мастеровыхъ, по два строевыхъ унтеръ-офицера рабочихъ экипажей и по одному писарю, къ каждому и съ отпускомъ въ вѣдѣніе гг. Кузнецова и Гагмана денегъ, потребныхъ для найма мастеровыхъ, рабочихъ и лошадей, съ тѣмъ, чтобы въ израсходованіи этихъ денегъ они представляли отчетныя вѣдомости по мѣсячно, и чтобы наемъ людей и лошадей былъ производимъ въ добавокъ къ тому числу казенныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, какое портъ въ состояніи будетъ удѣлить для означенныхъ работъ.

8) Къ работамъ по этой операціи приступить немедленно, съ тѣми средствами, какія имѣетъ портъ; по мѣрѣ же дѣйствительной надобности усиливать эти способы наймомъ рабочихъ и лошадей.

9) По окончаніи операціи тѣ дубовые лѣса, которые будутъ распилены, выписать прежними званіями въ расходъ, а новыми наименованіями и числомъ кубическихъ фут. записать на приходъ.

Предварительно представленія обстоятельствъ настоящаго дѣла на усмотрѣніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, поручено было Капитану 2-го ранга Гагману доста-

вить соображенія о числѣ рабочихъ людей и инструментовъ и о количествѣ матеріаловъ, какіе потребуются для разсортировки, распиловки и уборки фаутнаго дуба, находящагося на Охтѣ.

Изъ соображеній г. Гагмана оказалось, что, кромѣ незначительнаго числа матеріаловъ и нѣкоторыхъ инструментовъ, понадобится пильщиковъ въ сложности одного дня 3.500 человѣкъ и валовыхъ рабочихъ 15.000 человѣкъ.

Слѣдовательно почти тоже число рабочихъ потребуется для разсортировки и уборки лѣса, находящагося въ Новомъ Адмиралтействѣ, такъ какъ количество его превышаетъ имѣющееся на Охтѣ только 11 т. куб. футъ.

Но какъ для исполненія настоящей операціи предполагается предоставить нѣкоторыя другія средства, которыя значительно облегчатъ работы, то можно разсчитывать, что, при удѣленіи отъ порта нѣкотораго числа пильщиковъ и валовыхъ рабочихъ, наемъ для этой операціи рабочихъ съ воли можно будетъ ограничить по обоимъ Адмиралтействамъ до 4.000 челов. пильщиковъ и до 20.000 челов. рабочихъ въ сложности одного дня, что, полагая первымъ по 75 коп., а послѣднимъ по 50 коп. въ день, составитъ сумму до 13.000 рублей.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, одобривъ таковыя предположенія Департамента, изволилъ приказать, чтобы гг. Гагманъ и Кузнецовъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣтятъ затрудненіе въ сортировкѣ лѣса, обращались бы къ главному смотрителю лѣсовъ здѣшняго порта, Подполковнику Албенскому. Къ работамъ по настоящей операціи приступлено въ концѣ 1860 года, и по 1-е Января 1861 года разсортировано дуба въ Новомъ Адмиралтействѣ 59 штукъ, въ количествѣ 4.648 куб. фут., на что израсходовано 161 руб. 15 коп., и на Охтѣ 36 штукъ въ количествѣ 4.570 куб. фут., при чемъ употреблено только 12 рублей. Разность въ израсходованныхъ Адмиралтействами суммахъ происходитъ отъ того, что на Охтѣ преимущественно были употреблены казенные мастеровые.

О сбереженіи мачтовыхъ деревъ.

Въ отчетѣ за 1859 годъ было упомянуто, что для сбереженія мачтовыхъ деревъ не имѣется удобныхъ бассейновъ, а существующіе обмелѣли и требуютъ улучшеній.

Съ 1854 года, въ отношеніи храненія мачтовыхъ деревъ, наблюдается, чтобы лѣса затопливались въ плотахъ, составленныхъ изъ *разнородныхъ* деревъ, въ четыре и пять рядовъ, такъ, чтобы нижніе и средніе плоты были подбираемы изъ деревъ, потребныхъ на вооруженіе судна одного ранга, съ тѣмъ чтобы, во 1-хъ, въ составъ нижнихъ плотовъ входили самыя важныя деревья, какъ то: стеньги, реи и т. д., въ средніе — менѣе важныя, а въ верхніе — деревья всѣхъ размѣровъ, употребляемыя на ремонтъ флота; и во 2-хъ, чтобы взятые изъ плотовъ лѣса были замѣняемы новыми.

Въ 1858 году, когда возникъ вопросъ объ улучшеніи бассейновъ и каналовъ С.-Петербургскаго порта, бывшій Капитанъ надъ портомъ, Контръ-Адмиралъ Поскочинъ, полагалъ, что было бы полезно измѣнить нынѣ существующій способъ, храненія лѣсовъ такъ какъ этотъ способъ оказывается неудовлетворяющимъ цѣли, ибо плоты, будучи составлены изъ деревъ не одинаковыхъ размѣровъ, во время прибыли и убыли воды, теряютъ горизонтальное положеніе и, въ слѣдствіе сего, погруженные на нихъ ящики съ каменьями опрокидываются; деревья, не имѣя болѣе надъ собою тяжести, выплываютъ, а бассейны засориваются каменьями изъ ящиковъ; всѣ же мѣры, которыя принимались для воспрепятствованія деревьямъ выплывать, оказались безъуспѣшными.

Директоръ Кораблестроительнаго Департамента, Контръ-Адмиралъ Тебеньковъ, раздѣляя мнѣніе Контръ-Адмирала Поскочина о неудовлетворительности способа храненія лѣсовъ, и находя необходимымъ, чтобы мачтовые лѣса хранились въ водѣ, а не на берегу, полагалъ: въ бассейнѣ, гдѣ хранятся лѣса, вбить сколь возможно глубже ряды свай, въ 3-хъ саженномъ разстояніи, срѣзать ихъ по горизонту самой малой воды и перевязать двойными мотнями; на мотни же наложить мѣстами изъ пластинъ полъ и на немъ поставить ящики, наполненные каменьями, а лѣса подводить подъ мотни.

Это предположеніе передано было на разсмотрѣніе Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, который (31-го Декабря 1859 года № 1.798) сообщилъ, что, и по его мнѣнію, для сохраненія мачтовыхъ деревъ они должны затапливаться въ водѣ, и что это можно сдѣлать только посредствомъ каменнаго баласта, уложеннаго въ ящикахъ; что же касается до спо-

соба производства самаго затопливанія лѣсовъ въ воду, то Комитетъ не нашелъ это подлежащимъ техническимъ соображеніямъ.

Независимо отъ этихъ мнѣній Департаментъ собралъ свѣдѣнія о храненіи мачтовыхъ лѣсовъ въ Адмиралтействахъ Англіи и Франціи.

Въ Англійскихъ Адмиралтействахъ и у тамошнихъ частныхъ лѣсопромышленниковъ мачтовыя и рангоутныя деревья хранятся подъ водою въ илу. Они погружаются близь береговъ и, хотя, во время отлива, деревья обнажаются отъ воды, но это не сопряжено со вредомъ для нихъ, ибо они остаются густо покрытыми иломъ, который предохраняетъ ихъ отъ вліянія воздуха и солнца, не допуская ихъ просыхать.

Во Франціи, въ Тулонскомъ Адмиралтействѣ, *дубовые* и *мачтовые лѣса* сохраняются въ нарочно-устроенныхъ бассейнахъ. Такихъ бассейновъ *четыре: два* главныхъ и *два* малаго размѣра. Изъ бассейновъ малаго размѣра, одинъ назначенъ для дубоваго лѣса, а другой — для мачтовыхъ деревъ. Главные бассейны, длиною каждый 760 футъ, шириною 593 фут., находятся внѣ Адмиралтейства, но въ весьма близкомъ отъ него разстояніи. Одинъ изъ этихъ бассейновъ предназначенъ для Французскаго дуба, а другой — для мачтовыхъ деревьевъ. Глубина бассейновъ 8 фут. 3 дюйм. Вода состоитъ изъ смѣси прѣсной воды съ соленою, въ пропорціи на $^{10}/_{12}$ или $^{11}/_{12}$ частей прѣсной воды, $^{2}/_{12}$ или $^{1}/_{12}$ соленой воды. Смѣшеніе производится помощію *двухъ шлюзовъ*, изъ коихъ *одинъ* сообщаетъ бассейны съ моремъ, а *другой* — съ небольшою рѣчкою, протекающею около самыхъ бассейновъ.

Смѣсь воды, въ вышеупомянутой пропорціи, считается лучшею для храненія лѣса, ибо отъ бо́льшаго количества соленой воды, въ деревьяхъ заводятся черви; совершенно же прѣсная вода не сохраняетъ такъ хорошо лѣсъ, какъ нѣсколько солоноватая. Мачтовый лѣсъ, связанный въ плоты, затопляется баластомъ. Каждый плотъ состоитъ изъ *двухъ*, а иногда изъ *трехъ* рядовъ, имѣя въ каждомъ ряду до 20-ти деревьевъ; бо́льшее число рядовъ не допускаются по малой глубинѣ бассейновъ, а также и по затрудненію доставать деревья изъ нижняго ряда. Для облегченія этой работы вообще, между каждымъ рядомъ положены поперечныя перекладины.

Баластъ, погружающій плотъ, лежитъ на тонкихъ доскахъ, положенныхъ поперегъ плота, но такимъ образомъ, чтобы онъ ни въ какомъ случаѣ не касался самыхъ деревьевъ. Плоты погружены на столько, что почти весь баластъ находится надъ поверхностью воды, но при этомъ наблюдается, чтобы деревья отнюдь не обнажались. Чтобы достать изъ плота какое нибудь дерево, снимаютъ баластъ, лежащій надъ этимъ деревомъ, и оно выводится въ бокъ, не разрушая плота. Надъ каждымъ плотомъ находится дощечка съ надписью: откуда доставлены деревья, годъ ихъ погрузки, и главные размѣры.

Мачтовый лѣсъ постоянно находится въ бассейнахъ и изъ нихъ уже идетъ прямо въ дѣло.

Италіянскій дубъ складывается прямо въ сараи, а французскій—остается въ водѣ не менѣе 3-хъ лѣтъ, и потомъ уже кладется въ сараи.

Затопливаніе мачтовыхъ деревъ въ илъ, близъ береговъ, представляетъ преимущество предъ способомъ храненія лѣсовъ въ бассейнахъ, въ томъ отношеніи, что не требуетъ тѣхъ значительныхъ издержекъ, съ которыми сопряжено устройство бассейновъ; но этотъ способъ храненія лѣсовъ въ нашихъ, сѣверныхъ, портахъ, не можетъ имѣть мѣста, такъ какъ во время зимы наши рѣки и каналы замерзаютъ и потому погруженный близъ береговъ лѣсъ подвергался бы порчѣ и всѣмъ прочимъ неблагопріятнымъ для него послѣдствіямъ, какъ во время замерзанія воды, такъ и при вскрытіи льда.

Всѣ эти данныя сообщены были Капитану надъ С. Петербургскимъ портомъ съ тѣмъ, чтобы доставленъ былъ планъ и профиль бассейна, гдѣ можно будетъ затапливать лѣса, а также размѣры плотовъ и ящиковъ съ камнемъ.

Капитанъ 1-го ранга Гувеніусъ представилъ по сему предмету мнѣнія Инспектора кораблестроительныхъ работъ С. Петербургскаго порта, Помощника Капитана надъ С. Петербургскимъ портомъ, Капитана 2-го ранга Гагмана, а также Корабельнаго Инженера Полковника Лемуаня, вмѣстѣ съ составленнымъ симъ послѣднимъ планомъ бассейна, съ обозначеніемъ профиля онаго и размѣровъ плотовъ и ящиковъ.

По соображеніи этихъ мнѣній между собою и съ данными, собранными по настоящему дѣлу вообще, Департаментъ входилъ съ докладомъ къ г. Управляющему Морскимъ Министер-

ствомъ, полагая, для болѣе благонадежнаго и удобнѣйшаго на будущее время храненія деревьевъ подъ водою, принять слѣдующія мѣры:

1) Бассейны Галернаго порта, освободивъ отъ погруженныхъ въ нихъ мачтовыхъ и другихъ деревьевъ, очистить посредствомъ перемычекъ отъ находящихся тамъ каменьевъ, и за тѣмъ углубить ихъ повсемѣстно до 14-ти футъ.

2) Въ каждой мѣстности, гдѣ будутъ затапливаться деревья, забить по два ряда свай, въ такомъ разстояніи одинъ отъ другаго, чтобы между ними могло свободно помѣщаться по десяти деревъ въ одномъ слоѣ; при чемъ верхніе концы свай оставить выше поверхности воды на столько, чтобы верхній слой плота, связаннаго въ три или четыре ряда деревьевъ, въ плавающемъ состояніи былъ нѣсколько ниже вершины свай. Къ сваямъ прикрѣпить болтами деревянныя подкладки, которыя должны служить горизонтальнымъ ложемъ для плотовъ; ряды свай должны быть расположены такъ, чтобы плоты съ лѣсами находились въ шахматномъ порядкѣ, для того, чтобы каждое дерево можно было выводить и доставать отдѣльно.

3) Верхнюю часть свай, отъ 6 футъ ниже горизонта воды, обтесать прямоугольно, въ видѣ длинныхъ шиповъ, на которые напустить поперечныя насадки, до 12 дюйм. толщиною. Гнѣзда въ насадкахъ должны быть достаточно просторны для того, чтобы онѣ могли свободно двигаться вверхъ и внизъ по сваямъ; при подведеніи же и установкѣ на мѣстѣ плотовъ, поступать, согласно съ предположеніемъ Генералъ-Маіора Дмитріева, слѣдующимъ образомъ:

Когда плотъ подведется къ мѣсту погруженія, тогда насадки, посредствомъ талей, приподнимать вверхъ на столько, чтобы пропустить плотъ между двухъ рядовъ свай, и когда онъ будетъ установленъ на мѣстѣ, тогда опускать насадки, которыя лягутъ на верхній слой деревьевъ, и на которыя потомъ накладывать нѣсколько досокъ, а на доски ставить ящики съ баластомъ. Такимъ образомъ, весь плотъ съ насадками и ящиками, отъ тяжести баласта, погрузится на дно и будетъ оставаться въ твердомъ положеніи.

4) Въ воротахъ, соединяющихъ малый бассейнъ съ большимъ, устроить шлюзъ, посредствомъ котораго должна быть

въ потребныхъ случаяхъ, впускаема или выпускаема вода. Шлюзъ этотъ представитъ еще то удобство, что, въ случаѣ необходимости произвести впослѣдствіи вновь очистку бассейна, легко будетъ выкачивать изъ онаго воду, посредствомъ паровой машины.

5) Ряды въ плотахъ перевязывать между собою еловыми тонкими прутьями; для утвержденія же ящиковъ на плотахъ, употреблять цѣпи.

6) Каждый плотъ долженъ содержать въ себѣ *деревья подходящихъ размѣровъ*, и особенно деревья, затопленныя для стеньгъ, рей и одно-деревныхъ мачтъ, должны находиться вмѣстѣ въ отдѣльныхъ плотахъ, а прочія за тѣмъ, назначенныя въ сплотку мачтъ и для другихъ надобностей, связывать въ плоты по *размѣрамъ* и времени заготовки; для удобнѣйшаго же доставленія нужныхъ въ дѣло деревьевъ, положить между рядами перекладины. Кромѣ сего, надъ каждымъ плотомъ имѣть дощечки съ надписью: откуда лѣса доставлены, года погрузки, числа деревъ, а также главныхъ ихъ размѣреній.

7) Погрузку плотовъ производить посредствомъ деревянныхъ ящиковъ, наполненныхъ чугуннымъ баластомъ, наблюдая, чтобы ящики, при погруженіи ихъ въ воду, ставились на доски, насланныя на верхнемъ слоѣ деревьевъ.

8) Какъ въ Галерномъ портѣ большое количество мачтовыхъ деревъ хранится въ настоящее время на берегу, безъ всякой въ нихъ надобности для здѣшняго порта, то, для избѣжанія затрудненій, могущихъ произойти при выкаткѣ на берегъ, на время производства работъ по очисткѣ и углубленію бассейновъ, находящихся въ нихъ плотовъ, отправить помянутыя деревья въ Кронштадтъ, если не окажется возможнымъ сохранить ихъ затопленными между нарочно вбитыми сваями у береговъ Галернаго порта, на самомъ заливѣ.

По послѣдовавшему на сіе согласію г. Управляющаго Министерствомъ, предложено С. Петербургской Конторѣ надъ портомъ, сдѣлать распоряженіе о составленіи подробныхъ чертежей и смѣтъ на всѣ работы, сопряженныя съ устройствомъ новаго порядка храненія мачтовыхъ лѣсовъ.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

ЛѢСА.

1) Дубовыхъ лѣсовъ отъ прежнихъ запасовъ остается на лицо 323.544 к. ф. Лучшій лѣсъ въ количествѣ 80 тыс. куб. фут. отобранъ и сложенъ въ крытомъ свободномъ элингѣ и подъ двумя деревянными навѣсами; остальной за тѣмъ лѣсъ, по неимѣнію лѣсныхъ хранилищъ, сложенъ въ стабеля на открытомъ воздухѣ.

Независимо отъ этого запаса, по указу Правительствующаго Сената 29 Сентября 1860 г. за № 41.892, рѣшено принять отъ купца Рафаловича дубоваго лѣса еще 230 т. куб. фут.

Обстоятельства этого дѣла изложены въ отдѣлѣ IX, въ ст. объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны.

2) *Сосноваго лѣсу* заготовлено, съ подряда, купцомъ Рафаловичемъ, въ числѣ 1.955 бревенъ, на сумму 19.969 р. 11¾ к. Заготовка обошлась дешевлѣ справочныхъ цѣнъ на 238 р. 75 к., а послѣдняго заготовленія на 588 руб. 75 коп. сер.

3) Прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ и преимущественно шлюпочнаго набора и купорныхъ досокъ заготовлено, съ подряда и хозяйственнымъ образомъ, на 17.276 р. 93 к. Заготовленіе это обошлось дешевле справочныхъ цѣнъ на 4.408 р. 50 к., но дороже послѣдняго заготовленія на 3.655 р. 76 к., такъ какъ цѣны на лѣса въ тѣхъ мѣстахъ вооообще возвысились, въ значительной степени, противу прежняго времени.

4) *Дровъ* было заготовлено, съ подряда, 600 саж., по 5 р. 99½ к. за сажень, на сумму 3.597 руб. Дрова обошлись дешевле справочныхъ цѣнъ на 603 р., но дороже послѣдняго заготовленія на 72 руб.

5) *Древеснаго угля* заготовлено съ подряда 5.000 четверт., по 1 р. 25 к. за четверть, всего на 6.250 р. Заготовленіе угля обошлось дешевле справочныхъ цѣнъ на 500 р., а цѣнъ прежняго заготовленія на 850 рублей.

6) *Экипажескіе матеріалы, припасы и вещи*, требовавшіеся на 1860 г., заготовлялись по 3-хъ лѣтней сложности, чрезъ частныхъ лицъ, съ торговъ, на сумму 160.324 р. 44¼ к. и хозяйственнымъ образомъ — на 6.954 р. 41 к.; всего на 167.278 р. 85¼ к. Заготовленіе съ подряда обошлось дешевле справочныхъ цѣнъ на 11.765 р. 76 к., но дороже послѣдняго заго-

товленія на 6.319 р. $25\frac{3}{4}$ к., а хозяйственное заготовленіе дешевле справочныхъ цѣнъ на 2.496 р. $93\frac{1}{4}$ к. Самая поставка производилась, по большей части, удовлетворительно. Матеріаловъ сдано въ портѣ на 155.402 р. $63\frac{1}{2}$ коп.

7) *На поставку рабочаго инструмента* для Николаевскаго Адмиралтейства, Севастопольскаго порта, Сухумской и Константиновской станцій, а также для снабженія паровыхъ судовъ, на сумму 8.152 р. $37\frac{1}{2}$ к., заключенъ съ купцомъ Іогихесомъ контрактъ 27 Декабря. Поставка должна быть окончена въ Мартѣ 1861 г., инструменты обошлись дешевле справочныхъ цѣнъ на 710 р. $32\frac{1}{2}$ коп.

8) *Каютныхъ приборовъ* было пріобрѣтено на 688 р.; дешевле справочныхъ цѣнъ на 53 р. 40 коп.

9) На изготовленіе *фонарныхъ издѣлій* заключенъ контрактъ съ фонарныхъ дѣлъ мастеромъ Шадракъ, на сумму 2.382 р. 10 к. Цѣны г. Шадракъ дешевле справочныхъ цѣнъ на 200%, а стоимости фонарныхъ издѣлій по казеннымъ цѣнамъ на 58%.

10) На поставку *пеньки*, въ количествѣ 20.000 пуд., по 2 р. 95 коп. за пудъ, всего на сумму 59 т. р. заключенъ контрактъ, 15 Сентября 1860 г., съ условіемъ, чтобы поставка была окончена къ Октябрю мѣсяцу 1861 г. Заготовленіе пеньки обошлось дешевле справочныхъ цѣнъ на 9 т., а цѣнъ послѣдняго заготовленія на 11 т. р.

и 11) *Пакли и кудели* заподряжено поставить по 1.500 пуд. каждой, по 1 р. $89\frac{1}{2}$ к. за пудъ, на сумму 5.685 р. Это заготовленіе дешевле справочныхъ цѣнъ на 7.065 рублей сер.

ОТДѢЛЪ VI.

ОБЪ УСТРОЙСТВѢ ПОРТОВЪ И АДМИРАЛТЕЙСТВЪ.

А. ОБЩІЯ РАСПОРЯЖЕНІЯ.

1) Въ отчетѣ за 1859 годъ, между прочимъ, сказано, что въ видахъ усиленія въ портахъ механическихъ средствъ для подъема тяжестей и, слѣдовательно, для сокращенія, въ тоже

время, числа рабочихъ рукъ, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, составлены были въ С. Петербургѣ и Кронштадтѣ особыя коммисіи подъ предсѣдательствомъ Капитановъ надъ Портами, для опредѣленія числа подъемныхъ крановъ, необходимыхъ для этихъ портовъ.

По мнѣнію Коммисій признается необходимымъ:

1. Въ Новомъ Адмиралтействѣ на набережной р. Невы, кромѣ имѣющагося уже одного крана въ 5 тонновъ, поставить еще четыре крана, изъ нихъ два въ 9, одинъ въ 20 и одинъ въ 5 тоннъ.

2. На Галерномъ островкѣ поставить на концахъ входнаго канала по одному крану, по 5 тоннъ каждый.

и 3. Въ Кронштадтѣ имѣть десять поворотныхъ подъемныхъ крановъ: четыре въ 100, одинъ въ 200 и пять въ 1.000 пудовъ подъемной силы.

Эти предположенія удостоились одобренія Его Высочества Генералъ-Адмирала.

Истребованные отъ здѣшнихъ заводчиковъ чертежи, по которымъ они могутъ изготовить означенные краны, а также отзывы ихъ о цѣнахъ, вмѣстѣ съ чертежами и свѣдѣніями, собранными по сему предмету за границею, переданы по разсмотрѣніе Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота.

По полученіи отъ него окончательнаго заключенія о томъ, какіе краны для какихъ мѣстностей будутъ болѣе удобны, а также спесификацій кранамъ, немедленно будетъ приступлено къ заказу оныхъ на счетъ суммы, уже ассигнованной на этотъ предметъ.

2) Согласно указанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Департаментъ, озабочиваясь приведеніемъ нашихъ Адмиралтействъ въ такое состояніе, въ отношеніи механическихъ приспособленій, чтобы, съ одной стороны, можно было сократить число рабочихъ рукъ, требуемыхъ ими въ настоящее время, а съ другой — достигать большей отчетливости въ работахъ по кораблестроенію и выдѣлкѣ вещей, испрашивалъ разрѣшеніе:

а) Выписать для С.-Петербургскаго порта изъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ:

Для обдѣлки дерева:

1) Даніель-стругъ, въ 24 фут. шир. и 30 фут. длиною.

Посредствомъ этого инструмента можно строгать въ нитку доски и брусья, долженствующіе имѣть плоскія стороны.

2) Двѣ машинки: одну для дѣланія гнѣздъ подъ шипы, а другую для обдѣлки самыхъ шиповъ.

3) Стругъ Вудворта для приготовленія обыкновенныхъ досокъ, чрезвычайно сокращающій столярную работу и замѣняющій собою значительное число мастеровыхъ. На немъ можно также приготовлять доски для переборокъ, ящиковъ, рундуковъ и т. п.

4) Станокъ для отдѣлки карнизовъ. Имъ же можно дѣлать рамы для портовъ, дверей и другіе подобные предметы.

5) Машинки для выдѣлки пробокъ, накладываемыхъ сверхъ шляпокъ гвоздей и болтовъ.

и 6) Устроить въ Кронштадтѣ заводъ для выдѣлки пеньки изъ старыхъ канатовъ.

Въ настоящее время у насъ канаты разщипываются въ пеньку ручною работою, что требуетъ много времени, значительнаго числа рабочихъ и обходится не дешево.

Предполагаемый же къ устройству заводъ, съ 10 работниками, снабжаетъ въ Соединенныхъ Американскихъ Штатихъ пенькой всѣ тамошніе казенные адмиралтейства, и кромѣ того всегда имѣетъ ее въ запасѣ. Сверхъ того, выдѣлываемая на заводѣ пенька превосходитъ своими качествами, во всѣхъ отношеніяхъ, пеньку ручной выдѣлки.

Государь Великій Князь Генералъ Адмиралъ изъявилъ на пріобрѣтеніе означенныхъ предметовъ Свое согласіе и приказалъ, чтобы всѣ означенные инструменты были выписаны и для Кронштадтскаго порта, что и сообщено, къ исполненію, Главному Командиру сего порта.

Выписка машинокъ и станковъ для С.-Петербургскаго порта будетъ произведена по окончательномъ утвержденіи Его Императорскимъ Высочествомъ мѣста, выбраннаго для этихъ приспособленій въ Новомъ Адмиралтействѣ.

б. С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

1) **Углубленіе бара главнаго Невскаго фарватера.**

Въ 1859 году глубина бара противу плавучаго маяка, при ординарной водѣ, считалась въ $8\frac{1}{2}$ фут. Между тѣмъ, по вычисленіямъ оказывалось, что строившійся тогда гидравлическій плавучій докъ, съ поднятымъ на него кораблемъ, будетъ имѣть углубленіе также около $8\frac{1}{2}$ футъ. Посему признано было необходимымъ озаботиться, чтобы самое мелкое мѣсто бара, простирающееся въ длину на 250 саженъ, было углублено.

Съ этою цѣлью, съ Ноября 1859 г. по Іюнь 1860 г., производились работы по углубленію бара: зимою посредствомъ пороховыхъ взрывовъ, съ помощію подводныхъ галваническихъ минъ, а весною—подводными граблями, которыми образовавшіяся отъ взрывовъ воронки и самый грунтъ земли были разрыхляемы и сравниваемы. Этими средствами углублена на барѣ полоса шириною въ 30 саженъ, по всей длинѣ наибольшаго мелководья,—до 9 и 10 футъ.

Работы производились подъ наблюденіемъ Члена Строительнаго Техническаго Комитета Инженеръ Генералъ-Маіора Барона Тизенгаузена.

Къ работамъ по углубленію бара отъ С. Петербургскаго порта было отпущено безденежно 2 якоря, шлюпка, бревенъ сосновыхъ—изъ брака—69, досокъ 192 и горбылей 200 штукъ. Сверхъ того сдѣланы были средствами порта двѣ теплыя будки, которыя обошлись въ 291 руб. 32 коп.

Собственно работы по углубленію бара подводными граблями продолжались съ 10 Мая по 22 Іюня. Онѣ были прекращены послѣ того какъ удостовѣрились, что баръ углубленъ болѣе чѣмъ сколько нужно для проводки дока съ кораблемъ «Императоръ Николай I».

Для сего три части дока выведены были за плавучій маякъ и снова введены въ Неву. На обратномъ пути, напустивъ въ докъ воды, углубили его до 9 фут. 6 дюймъ. При этомъ углубленіи докъ коснулся грунта, но когда, откачавъ нѣсколько воды, приподняли его на два дюйма, онъ прошелъ свободно чрезъ баръ; вода въ то время была выше ординарной на 3 дюйма.

Слѣдовательно оказалось, что при ординарной водѣ глубина на барѣ не мнѣе 9 фут. 1 дюйма.

Для производства работъ подводными граблями, Генералъ-Маіоръ Баронъ Тизенгаузенъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи: 150 человѣкъ нижнихъ чиновъ при десяти унтеръ-офицерахъ, 2-хъ Офицеровъ Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, для управленія работами и 2-хъ Флотскихъ Оберъ-Офицеровъ, по одному на каждой грабельной машинѣ, для завѣдыванія рабочими командами.

По соображеніямъ, сдѣланнымъ Генералъ-Маіоромъ Барономъ Тизенгаузеномъ, работы по углубленію бара подводными граблями, могли стоить до 4.587 руб., съ отпускомъ отъ порта, безденежно, всѣхъ матеріальныхъ средствъ, какія при этомъ потребуются.

Въ число этихъ денегъ отпущено 758 руб.; отчета же объ этой операціи еще недоставлено.

2) **Устройство экипажескихъ магазиновъ.**

Въ отчетѣ за 1859 г. сказано, что зданія, вновь предназначенныя для экипажескихъ магазиновъ, предполагается передѣлать, сообразно упомянутому въ томъ же отчетѣ, въ статьѣ объ отчетности въ матеріальныхъ капиталахъ, новому распредѣленію имущества, состоящаго въ вѣдѣніи С. Петербургскихъ экипажескихъ магазиновъ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, одобривъ означенное распредѣленіе, приказалъ, чтобы устройство зданія подъ помѣщеніе экипажескихъ магазиновъ, было исполнено Морскою Строительною частію, съ пособіемъ отъ С. Петербургскаго порта и Кораблестроительнаго Департамента

По смѣтѣ на устройство внутреннихъ приспособленій, для храненія припасовъ и матеріаловъ С. Петербургскихъ Экипажескихъ магазиновъ, въ Новомъ Адмиралтействѣ въ зданіи подъ № 14 и въ части подвальнаго этажа зданія подъ № 15, собственно на столярную работу и покупку желѣзныхъ вещей, исчислено было 7.583 руб. $7^{3}/_{4}$ коп. сер.

Сверхъ того требовалось отъ порта: 517 человѣкъ мастеровыхъ, 2.035 штукъ сосновыхъ бревенъ и 4.941 штука сосновыхъ досокъ.

Если бы и эти матеріалы нужно было купить съ воли, а также произвести работы вольнонаемными мастеровыми, то

устройство магазиновъ обошлось бы въ 20.900 руб. 67¾ коп.; сумма же, которая могла быть употреблена на этотъ предметъ, простиралась до 17.945 руб.

Посему оказывалось необходимымъ означенныя работы произвести съ пособіемъ отъ порта матеріалами, какіе найдено будетъ возможнымъ удѣлить.

Имѣя въ виду, что по роду работъ нельзя было въ точности опредѣлить въ чемъ онѣ будутъ состоять, а также, что при устройствѣ магазиновъ долженъ быть употребленъ весьма хорошій матеріалъ, а работы должны быть исполнены вполнѣ отчетливо, и что сверхъ того, при самомъ производствѣ работъ, часто придется отступать отъ первоначальныхъ предположеній, чтобы имѣть возможность ввести всѣ улучшенія въ устройствѣ помѣщеній для матеріаловъ и ихъ расположеніи, Департаментъ испрашивалъ разрѣшеніе произвести означенныя работы *хозяйственнымъ способомъ*, подъ наблюденіемъ Начальника строительной части С.-Петербургскаго порта и по указаніямъ особой коммисіи, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Беренса, которой поручено устройство С.-Петербургскихъ экипажескихъ магазиновъ, по примѣру Кронштадтскихъ, на что и послѣдовало согласіе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Исчисленныя по смѣтѣ бревна и доски, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, отпускаются отъ порта, въ распоряженіе производителя работъ; остальные же за тѣмъ матеріалы покупаются, а мастеровые нанимаются съ воли.

3) **Мѣры по устройству адмиралтействъ.**

Новое Адмиралтейство.

а) Для болѣе удобнаго размѣщенія матеріальнаго имущества по кораблестроительной части во вновь устроиваемыхъ въ С. Петербургскомъ Новомъ Адмиралтействѣ экипажескихъ магазинахъ, разрѣшено, кромѣ строющагося деревяннаго сарая, построить еще таковыхъ два, для храненія въ оныхъ громоздкихъ вещей.

Работы по постройкѣ этихъ сараевъ предоставлены въ хозяйственное распоряженіе Строительнаго Управленія Морскаго Министерства, съ отпускомъ потребныхъ на сей предметъ 134

бревенъ, 1.010 досокъ и 9 горбылей изъ портоваго наличія, а на покупку прочихъ матеріаловъ и на наемъ плотниковъ — по 282 руб. 6½ коп. на каждый сарай, всего 564 руб. 13 коп., изъ суммъ Кораблестроительнаго Департамента.

б) Для выкачки воды изъ перемычекъ и бассейновъ выписаны изъ Англіи *двѣ* 10-ти сильныя передвижныя паровыя машины, изъ нихъ одна съ помпою центробѣжной системы, выбрасываетъ около 360 ведръ воды въ минуту, а другая — съ двумя обыкновенными форсированными помпами двойнаго дѣйствія. Послѣдняя съ успѣхомъ можетъ быть употребляема для подъема воды на большую высоту и при пожарахъ.

Первая изъ этихъ машинъ получена. Въ замѣнъ же другой, погибшей вмѣстѣ съ прочимъ грузомъ, на потерпѣвшемъ крушеніе пароходѣ Arctic, заказана новая, на счетъ денегъ, полученныхъ отъ Страховаго Общества, которая и будетъ доставлена сюда съ открытіемъ навигаціи.

Обѣ машины, съ разными принадлежностями и съ доставкою ихъ, стоятъ 953 фун. 15 шил. (6.676 руб. сер.)

в) У каменнаго элинга, въ Новомъ Адмиралтействѣ, сдѣланы вновь четыре круглыя площадки и на нихъ поставлены шпили.

г) Окончено внутреннее устройство портовыхъ мастерскихъ, переведенныхъ въ Новое Адмиралтейство изъ Главнаго Адмиралтейства и Новой Голландіи. Стоимость употребленныхъ при этомъ матеріаловъ составляетъ 1.437 р. 76 коп., а рабочей силы 283 руб. 90 коп., итого 1.721 руб. 66 коп.

д) Сдѣланы временные навѣсы надъ дубовыми лѣсами и сосновыми досками.

е) На набережной рѣки Невы устроены стрѣлы для выгрузки дубовыхъ лѣсовъ.

ж) Устроена временная желѣзная дорога отъ набережной р. Невы по площадкѣ между каменными лѣсными сараями.

Работы, означенныя въ пунктахъ отъ в) до ж) исполнены средствами порта.

и з) Продолжаются работы по приспособленію каменноугольнаго сарая подъ помѣщеніе въономъ новой портовой кузницы, а также приступлено къ устройству самой кузницы по проекту, составленному Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго флота Ламбертомъ, совмѣстно съ членомъ Кораб-

лестроительнаго Техническаго Комитета Капитаномъ Эшапаромъ и кузнечнымъ мастеромъ Кронштадтскаго порта и утвержденному Его Императорскимъ Высочестомъ Генералъ-Адмираломъ.

Въ кузницѣ назначено имѣть: два паровыхъ молота — одинъ въ 1 тоннъ, для тяжелой работы, а другой въ 5 центнеровъ, для мелкой работы; 16 ординарныхъ горновъ двухъ размѣровъ и 7 двойныхъ горновъ для мелкой работы; *одинъ* сильный желѣзо-обрѣзной и пробивательный станокъ; *два* вентилатора и *одну* паровую машину въ 12 силъ.

Изъ числа сихъ предметовъ имѣется на лицо: 12-сильная паровая машина, паровой молотъ въ 1 тоннъ и вентилаторъ.

За тѣмъ *изготовляются на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ*: 16 ординарныхъ и 7 двойныхъ горновъ, съ принадлежностями, валики и барабаны для приведенія въ дѣйствіе вентилаторовъ, чугунныя воздушныя трубы и стулья для наковаленъ. Заказаны въ Англіи: паровой молотъ въ 5 центнеровъ, два подъемные крана для молота въ 5 тоннъ, вентилаторъ, 36 наковаленъ разныхъ величинъ и желѣзо-обрѣзной и пробивательный станокъ.

Станокъ заказанъ на заводѣ г. Колмера, въ Сальфордѣ, близъ Манчестера, за 480 фун. стерл., съ доставкою въ Кронштадтъ весною 1861 г.; а остальныя вещи — англійскому заводчику Грисселю, за 1.006 фунт. стер. 4 шиллинга, съ тѣмъ, чтобы онѣ были готовы къ 1-му Іюня 1861 года.

Всѣ новые инструменты для этой кузницы предполагается сдѣлать въ ней самой, по образцамъ, которые даны будутъ кузнечнымъ мастеромъ Кронштадтскаго порта.

и) Для производства кораблестроительныхъ работъ при С.-Петербургскомъ портѣ съ бо̀льшею отчетливостію и болѣе усовершенствованными орудіями и инструментами, изготовляются *на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ:*

а) Станокъ для продавливанія дыръ въ ридерсахъ. Этотъ станокъ можетъ быть приспособленъ также къ выдавливанію мѣдныхъ и желѣзныхъ колецъ, употребляемыхъ при болтовомъ крѣпленіи судовъ; и б) скобы для нажима ридерсовъ; *и въ мастерскихъ порта:* треножники съ брашпилями, признаваемые весьма полезными для облегченія передвиженія къ пильнымъ ямамъ большихъ кряжей, при обдѣлкѣ оныхъ въ корабельные

члены. Съ помощью означенныхъ треножниковъ уменьшается сила, необходимая для подтаски кряжей къ ямамъ и сберегается самый лѣсъ.

Сверхъ того истребованы отъ Генеральнаго Консула нашего въ Нью-Іоркѣ свѣдѣнія о стоимости машинокъ, для обдѣлки нагелей изъ американской акаціи и станковъ, на коихъ выдѣлываются клинушки для расклиниванія означенныхъ нагелей. Заказомъ этимъ Департаментъ полагаетъ повременить, до рѣшенія вопроса: полезнѣе ли будетъ проконопачивать нагеля пенькою или расклинивать.

О пользѣ означенныхъ орудій, свѣдѣнія доставлены Старшимъ Строителемъ С.-Петербургскаго порта, корабельнымъ Инженеръ-Капитаномъ Иващенко, который находился при строеніи фрегата «Генералъ-Адмиралъ» въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ.

і) По приказанію Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала сдѣлано распоряженіе о приспособленіи въ одной изъ комнатъ котельнаго мастерства устройства для цинкованія желѣза.

к) Сверхъ имѣющихся въ Новомъ-Адмиралтействѣ желѣзныхъ дорогъ разрѣшено проложить таковыхъ еще на 754 сажени, по разнымъ направленіямъ, согласно съ планомъ, составленнымъ въ Строительномъ Управленіи.

л) Имѣющійся въ Новомъ Адмиралтействѣ Мортоновъ элингъ перестраивается; работы производятся Морскою Строительною частію и должны быть окончены въ 1861 году.

По освидѣтельствованіи тележки Мортонова элинга, оказалось, что она, будучи поддерживаема въ теченіи двадцати лѣтъ незначительными исправленіями, требуетъ передѣлки.

По смѣтѣ, составленной на этотъ предметъ, исчислено разныхъ матеріаловъ и мастеровыхъ на 4.288 руб. $41\frac{3}{4}$ коп.

Въ настоящее время, по перестройкѣ тележки заготовлены всѣ продольные и поперечные брусья, разобраны старыя части оной; сборка же будетъ произведена тотчасъ по окончаніи работъ по исправленію фундамента, отъ Морской Строительной части.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предполагается замѣнить приводимой въ движеніе ручною силою настоящій механизмъ для вытаскиванія судовъ на Мортоновъ элингъ, другимъ, *паровымъ*, который, съ

соизволенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, будетъ сдѣланъ на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ.

Галерный островокъ.

м) Для предоставленія бо̀льшей возможности къ успѣшному производству работъ по постройкѣ клиперовъ «Алмазъ» и «Жемчугъ», устроенъ временный плазъ и при немъ небольшое теплое помѣщеніе для столярной мастерской; удлиненъ стапель и надъ клиперами устроены постоянныя крыши, со стеклянными въ нихъ рамами, на столбахъ, а пространство между столбами обшито досками, со всѣхъ четырехъ сторонъ.

Производство этихъ работъ принялъ на себя Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ, своими мастеровыми, изъ казенныхъ матеріаловъ, за 9.300 руб. сер. Но какъ по контракту на постройку клиперовъ онъ обязался устроить надъ ними временныя крыши, то упомянутая сумма будетъ выдана ему за исключеніемъ 3.700 руб. 85½ коп., составляющихъ стоимость временныхъ крышъ.

н) Надъ эллингомъ, на которомъ собирается доставленный въ частяхъ съ Камско-Воткинскаго завода желѣзный пароходъ «Работникъ», устроена крыша съ контръ-форсами, рыбинами и прочимъ крѣпленіемъ.

о) При устьѣ праваго рукава Фонтанки со стороны р. Невы сдѣлана площадка, на сваяхъ, для приставанія судовъ. Работы произведены средствами порта.

п) Въ отчетѣ за 1859 годъ, помѣщены свѣдѣнія объ углубленіи, для безопаснаго спуска на воду и вывода въ р. Неву двухъ частей гидравлическаго плавучаго дока, праваго рукава р. Фонтанки, внизъ по теченію отъ эллинга, на коемъ строились эти части дока.

Одновременно съ работами по углубленію праваго рукава р. Фонтанки приступлено было къ углубленію и мѣстности на р. Невѣ, противу камельнаго эллинга, на которомъ строились остальныя три части дока; но эти работы не могли быть окончены въ 1859 году и были возобновлены весною 1860 г., посредствомъ землечерпательной машины и подводныхъ грабель.

Въ 1860 году также углублена та часть, праваго рукава Фонтанки, вверхъ по теченію отъ камельнаго эллинга до моста,

которая осталась не углубленною въ 1859 году, съ цѣлью дать возможность зимовать въ этомъ мѣстѣ портовымъ грузовымъ судамъ.

Стоимость матеріаловъ, употребленныхъ при углубленіи этой части праваго рукава р. Фонтанки и выше означенной мѣстности р. Невы, составляетъ 33 руб. 27 коп. сер., а рабочей силы — 1.532 руб. 23 коп., итого 1.565 руб. 50 коп.

р) Окончено устройство временной парусинной крыши, надъ элингомъ, на которомъ строится фрегатъ «Дмитрій Донской». Стоимость употребленныхъ при этомъ матеріаловъ простирается до 2.057 руб. 91 коп., а рабочей силы — 1.766 руб. 19 коп.

На Охтѣ.

с) Устроены навѣсы, въ семи мѣстахъ, на протяженіи 200 саж., надъ лѣсами Охтенской верфи. Стоимость матеріаловъ употребленныхъ на навѣсы, составляетъ 7.178 руб. 33 коп., а рабочей силы 9.814 руб. 46 коп., и того 16.992 р. 79 коп.

т) Для храненія досокъ, по крайнему недостатку при Охтенской верфи лѣсныхъ хранилищъ, разрѣшено устроить въ обращенныхъ подъ лѣсные сараи двухъ корветскихъ элингахъ верхніе этажи со шлюзами, для подъема и спуска досокъ. Исполненіе этихъ работъ возложено на Строительное Управленіе Морскаго Министерства; и

у) Для С.-Петербургскаго порта въ 1860 г. наняты: 1) въ Англіи, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по неимѣнію при портѣ опытнаго конопатнаго мастера, который могъ бы съ полнымъ знаніемъ дѣла слѣдить за основательнымъ производствомъ конопатныхъ работъ, отъ которыхъ во многомъ зависитъ прочность постройки судовъ, конопатный мастеръ *Гарднеръ* и конопатчикъ *Гардерей*, съ жалованьемъ, первый по 2.600, а послѣдній по 1.200 руб. въ годъ; оба срокомъ на одинъ годъ. Означенныя лица обязались, между прочимъ, обучить канопатному мастерству 20 конопатчиковъ изъ казенныхъ мастеровыхъ, до той степени знанія дѣла, при которой они въ состояніи были бы руководить другихъ; и 2) два машиниста 2-го разряда, съ жалованьемъ по 45 руб. сер. въ мѣсяцъ каждому.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Углубленіе гаваней.

Въ отчетѣ за 1859 г. изложены основанія, на коихъ, согласно съ Высочайше утвержденнымъ 16-го Марта 1859 г. журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта, ст. 21.062, заключенъ контрактъ на углубленіе Кронштадскихъ гаваней: *военной, средней и части купеческой.*

Означенныя гавани, въ отношеніи ихъ углубленія, раздѣлены на XXXI участокъ.

Въ 1859 году углублены части I и III участка.

По контракту въ 1860 году слѣдовало углубить вторую половину I а также II и III участки, т. е. вынуть грунта приблизительно 15.927,5 к. саж.

Между тѣмъ, журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта 7-го Мая 1860 года ст. 21.666 разрѣшено:

1) По случаю опредѣленія Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ мѣста для затапливанія корабельнаго гидравлическаго дока, между батареею Князя Меншикова и восточнымъ угломъ Кроншлота, III участокъ, вмѣсто предполагавшейся глубины 35 футъ, углубить одну часть на 22, а другую на 24 фута.

2) За тѣмъ II, VII и VIII участки, вмѣсто назначенной по контракту глубины въ 26 ф., углубить до 28 футъ, съ тѣмъ, чтобы все пространство XIV участка, между Мортоновымъ элингомъ и Николаевскимъ докомъ, начиная отъ берега, вовсе не углублять.

и 3) Одну половину IX участка смѣжную съ VIII, углубить, вмѣсто 24, на 28 футъ.

Въ 1860 году, какъ сказано выше, слѣдовало углубить вторую половину I-го, II-й и III-й участки; но какъ непрерывному углубленію этихъ участковъ вполнѣ мѣшали корабли, подходившіе подъ краны, то предложено было довѣренному подрядчиковъ Почетному Гражданину Иконникову, вмѣсто окончанія углубленія означенныхъ участковъ, приступить къ работамъ по углубленію въ 1860 г. тѣхъ мѣстъ, углубленіе которыхъ признается болѣе удобнымъ.

На семъ основаніи производилось углубленіе средней гавани, на пространствѣ 30.133,63 квад. саж., въ участкахъ I, II, III, IV, V, XIX, XX, XXI, XXII и XXIII.

Работы продолжались съ 21-го Апрѣля по 29-е Октября. При чемъ употреблено было въ дѣйствіе: четыре землечерпательныя машины, четыре буксирные парохода, двадцать восемъ баржъ и двѣнадцать флашхоутовъ.

Грунта вынуто 20.012,1 куб. саж., т. е. болѣе того количества, которое подрядчики обязаны были вынуть въ 1860 году по контракту. За это подрядчикамъ причиталось уплатить 240.119 р. 70 к., изъ коихъ удержана $\frac{1}{10}$ часть, на основаніи 7 ст. контракта, до окончательной сдачи каждаго участка, т. е. 24.011 р. 97 коп. За тѣмъ дѣйствительно выдано, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 28-го Сентября ст. 21.818) 216.107 р. 73 к.

Всѣ работы по углубленію Кронштадтскихъ гаваней должны быть совершенно окончены въ 1864 году.

Въ видахъ оказанія содѣйствія къ успѣшнѣйшему производству настоящей операціи и своевременному окончанію оной, Департаментъ входилъ съ представленіемъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, о разрѣшеніи, согласно съ ходатайствомъ подрядчиковъ, вмѣсто представленныхъ ими денежныхъ залоговъ, на сумму 368.125 руб., принять въ залогъ по подряду, не только въ обезпеченіе исполненія самаго подряда, какъ это допущено контрактомъ, но и въ обезпеченіе суммы (165.970 руб. 58 коп.), выданной имъ въ ссуду и предоставленнаго имъ въ пользованіе казеннаго имущества (на 31.500 руб.), принадлежащія подрядчикамъ и употребляемыя ими при работахъ по углубленію Кронштадтскихъ гаваней *машины и суда*, числомъ 23, оцѣненныя въ 417.000 руб.

Таковое представленіе Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ (жур. 5-го Октября ст. 21.824), съ тѣмъ, чтобы: 1) подрядчики, согласно съ заключеніемъ Департамента, въ случаѣ истребленія или значительнаго поврежденія какого либо судна, обязаны были представить, въ замѣнъ этого судна, другой благонадежный залогъ соразмѣрно стоимости того судна; и 2) представляемыя въ залогъ суда были бы застрахованы въ полной оцѣночной ихъ суммѣ.

Согласно сему сдѣлано распоряженіе о пріемѣ означенныхъ судовъ въ залогъ и объ освобожденіи денежныхъ залоговъ на сумму 404.014 р. 33 коп. сереб.

Устройство порта.

1) *Отъ Строительнаго Управленія Морскаго Министерства:*

Кругомъ Новаго Адмиралтейства, съ сѣверной стороны, возводится каменная стѣна.

Доковое Адмиралтейство, отъ зданія Морскаго Учебнаго Экипажа до провіантскихъ магазиновъ, обнесено каменною стѣною, съ двумя желѣзными воротами.

Западная деревянная стѣнка въ военной гавани перестроена, при чемъ уширены ворота.

Въ средней гавани расширены лѣсныя ворота.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ окончательно отстроено каменное зданіе для парусной мастерской.

Окончательно установлена на Мортоновомъ элингѣ паровая машина и приспособлена тележка, для вытаски судовъ на элингъ.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ устроены желѣзныя дороги, на протяженіи 830 пог. саж.

Въ адмиралтейской кузницѣ: а) установлены выписанные въ 1859 году изъ Англіи станки долбежный и для нарѣзыванія винтовъ и гаекъ; б) устроены надъ 60 горнами покрышки изъ камбузнаго желѣза.

и 2) *Отъ порта:*

Въ Адмиралтействѣ при экипажескихъ магазинахъ, изъ старыхъ систернъ, негодныхъ къ употребленію на прямое назначеніе, устроены навѣсы для храненія сортоваго желѣза и древеснаго угля.

На дворѣ адмиралтейскихъ мастерскихъ, въ прежде бывшей машинной мастерской, сдѣлано приспособленіе для храненія масла.

На дворѣ лѣсопильнаго завода устроенъ навѣсъ для храненія гребныхъ судовъ; и

При пароходномъ заводѣ устроена пристань, для гребныхъ судовъ.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

1) *Устроена киленбалка въ р. Маймаксъ.*

Хотя построеніе киленбалки было вызвано случайною надобностью въ ней, для исправленія поврежденій на фрегатѣ «Пересвѣтъ», но она будетъ весьма полезна для порта и на будущее время, такъ какъ въ немъ не имѣется другихъ способовъ для осмотра подводныхъ частей судовъ и исправленія болѣе важныхъ въ нихъ поврежденій.

Стоимость киленбалки, съ устройствомъ временныхъ къ ней приспособленій, простирается до 5.721 руб. 43¼ коп.

2) Въ экипажескихъ магазинахъ устроены: полки и пирамиды для укладки инструментовъ и вещей; рѣшетчатыя двери, ограда вокругъ чугуннаго баласта и навѣсъ для храненія бочекъ съ англійской глиной.

3) По лѣснымъ хранилищамъ, надъ стапелями, въ которые уложены лѣса, сдѣлано 20 крышъ изъ горбылей.

4) По мастерствамъ: а) *малярному*: устроена кладовая для храненія красокъ и другихъ матеріаловъ, б) *корабельно-плотничному:* 4 копра и 4 вертикальные ворота, парильня и заборъ, для храненія лѣсовъ, остающихся отъ строенія; и в) *такелажному:* 6 подвижныхъ шпилей.

5) Въ адмиралтейской кузницѣ: а) сдѣлано и установлено 10 чугунныхъ горновъ, вмѣсто прежнихъ каменныхъ; б) приступлено къ установкѣ 2 паровыхъ молотовъ, изготовленныхъ на Ширшемскомъ заводѣ; и в) устроены два металлоплавильные горна, по системѣ Зефстрема и 2 чугунные стула, для изготовленія заклепокъ къ паровымъ котламъ.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

1) Въ Николаевскомъ Адмиралтействѣ, на сѣверной сторонѣ, сдѣлано два деревянные навѣса надъ складами дубовыхъ брусьевъ.

и 2) Произведено исправленіе моста чрезъ р. Ингулъ, установленнаго на канонирскихъ лодкахъ, и особо устроеннаго чрезъ эту же рѣку пѣшеходнаго мостика для сообщенія Главнаго Адмиралтейства съ Сѣвернымъ.

СЕВАСТОПОЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Очистку Севастопольской бухты отъ затопленныхъ въ ней, въ минувшую войну, судовъ принялъ на себя Гражданинъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ Джонъ-Гоуэнъ, по обязательству 27-го Октября 1856 г. и контракту, заключенному съ нимъ Черноморскимъ Интендантствомъ 30-го Сентября 1858 г.

Гоуэнъ, между прочимъ: обязался:

1) Вытаску и разборку судовъ и изъ нихъ вещей производить собственными средствами.

2) Очистку бухты окончить къ 1-му Ноября 1860 года.

3) Пароходъ «Владиміръ» поднять цѣлымъ и представить его, въ плавучемъ состояніи, въ распоряженіе Черноморскаго Вѣдомства.

4) Представить, безвозмездно, въ казну до 100 тоннъ якорей новой системы и такое же количество цѣпей.

Въ вознагражденіе же трудовъ и издержекъ Гоуэна по настоящей операціи, все добытое имъ со дна рейда, южной и корабельной бухтъ поступаетъ въ его собственность.

Въ 1860 году Гоуэномъ были подняты слѣдующія суда: пароходы: «Владиміръ», 400 силъ, построенъ въ 1848 г., «Бессарабія», «Громоносецъ», «Одесса» и «Эльборусъ», всѣ четыре въ 260 силъ каждый; изъ нихъ три первые построены въ 1843, а послѣдній въ 1848 г.; фрегатъ «Кулевчи», построенъ въ 1847 и корветъ «Орестъ»—въ 1836 году.

Въ видахъ достиженія главной цѣли настоящей операціи, и именно: очистки Севастопольскаго рейда отъ затопленныхъ на ономъ судовъ, Гоуэну, въ слѣдствіе его просьбъ, въ 1860 г., были оказаны слѣдующія пособія и облегченія.

1) *Съ Высочайшаго соизволенія:*

а) Разрѣшено продавать Гоуэну порохъ по пониженной цѣнѣ, по 7 руб. за пудъ, вмѣсто 13 руб. 21 коп., и

б) Купленъ поднятый имъ желѣзный пароходъ «Эльборусъ», за 35.000 руб. сер.

2) *Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта* (журналомъ 16-го Сентября 1860 г. ст. 21.808).

а) Большая часть штрафныхъ денегъ, внесенныхъ Гоуэномъ за несвоевременное исполненіе имъ условій договора, ему возвращена (до 26 т. руб. сер.), и

б) Срокъ окончанія очистки Севастопольской бухты продолженъ на одинъ годъ.

и 3) Съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ продана Гоуэну канонирская лодка за 475 руб. сереб., въ коей онъ имѣлъ надобность, потерявъ во время бури, бывшей въ Севастополѣ 14-го Октября, два лучшихъ рабочихъ катера.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Въ продолженіи лѣта 1860 года производились работы по углубленію Адмиралтейскаго канала, посредствомъ землечерпательной машины.

Каналъ углубленъ на протяженіи 65 саж., съ 3 до 5 футъ; остается углубить на разстояніи до 136 саж.; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ настоящая глубина канала доходитъ до 1 фута.

Продолжались работы по постройкѣ:

а) Новаго каменнаго магазина для храненія экипажескихъ, артиллерійскихъ и коммисаріатскихъ вещей. Магазинъ приведенъ уже отчасти въ такое состояніе, что можетъ быть занятъ по назначенію.

Вся постройка магазина, съ устройствомъ стелажей въ обоихъ этажахъ, обойдется въ 36,864 руб.

б) Новаго сарая для построенія и храненія гребныхъ судовъ. Сарай будетъ стоить до 22.273 руб. Въ 1860 году израсходовано по сей постройкѣ 13.402 руб. 9 коп.

в) Новаго каменнаго сарая для храненія баржи и верейки Императора Петра I. Сарай обойдется въ 3.550 р.; въ 1860 г. израсходовано 2.600 руб. сереб.

Исправлены слѣдующія мастерскія: такелажная, парусная, а также смолня и парильня, на что употреблено 164 р. 25 коп.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Въ кузнечной мастерской устроена другая плавильная печь, для отливанія мѣдныхъ вещей. Деревянное зданіе, въ которомъ помѣщается смоловарня, перенесена на другое мѣсто. Устроена временная мастерская, для исправленія паровыхъ котловъ съ винтовыхъ канонирскихъ лодокъ. Къ пристани для судовъ, приходящихъ съ грузомъ, прибавлено одно звѣно. Въ каменномъ зданіи, гдѣ хранятся механическія вещи съ 35 винтовыхъ ка-

понирскихъ лодокъ, устроенъ деревянный полъ. Въ отдѣленіи провіантскаго магазина, гдѣ хранятся матеріалы по кораблестроительной части, вновь устроены стелажи и полки. Для портовой механической мастерской нанято пять машинистовъ.

Независимо отъ сего, предложено Командиру порта доставить проэктъ построекъ и размѣренія механизмовъ, которые онъ признаетъ нужнымъ имѣть для выполненія ниже изъясненной воли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, на счетъ состоянія въ которомъ должны находиться мастерскія портовъ 2 разряда.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Окончательно очищенъ и углубленъ на 2 фута внутренній адмиралтейсій каналъ, такъ что въ настоящее время онъ имѣетъ $5\frac{1}{2}$ футъ глубины. Издержки по углубленію канала простираются на 1.041 р. сер.

Ручною землечерпательною машиною углубленъ фарватеръ, ведущій отъ оконечности адмиралтейскаго канала къ купеческой пристани. Фарватеръ углубленъ на протяжени $\frac{2}{3}$ его длины на $5\frac{1}{2}$ фут.

Углублено посредствомъ паровой землечерпательной машины въ старой военной гавани у киленбалки: на восточной сторонѣ до 18-ти, на сѣверной до 16, у водопроводовъ до 14 и у пристани молла до 15 футъ.

Сдѣлано распоряженіе объ устройствѣ въ первомъ сараѣ отъ моста помѣщенія для кораблестроительныхъ запасовъ и матеріаловъ для трехъ кораблей и судовъ порта.

Въ экипажескихъ магазинахъ устроенъ стелажъ подъ систерны.

Въ исполненіе приказанія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала о томъ, чтобы мастерскія портовъ 2-го разряда содержались, въ отношеніи приспособленій и инструментовъ, въ полной готовности для производства работъ не только на судахъ, которыя приписаны къ этимъ портамъ, но и на судахъ, имъ непринадлежащихъ, а заходящихъ во время плаванія, сдѣланы слѣдующія распоряженія:

1) Выслано въ Ревель: а) 4-хъ сильная паровая машина высокаго давленія, съ котломъ для приведенія въ движеніе станковъ механической мастерской Ревельскаго порта; б) разныхъ

напилковъ 129, брусовокъ 14 и молотковъ котельныхъ 10 штукъ; одна чугунная ступка, для толченія мѣла; 16 систернъ съ кранами, для храненія масла, и одноаршинныхъ котельныхъ листовъ счетомъ 21, потребныхъ для устройства вентилатора, въ замѣнъ мѣховъ, употребляемыхъ для раздуванія огня въ горнахъ.

2) Даны наряды Адмиралтейскимъ Ижорскимъ Заводамъ на изготовленіе: а) для упомянутаго вентилатора, 42 сажени трубъ изъ листоваго желѣза; и б) шести зубчатыхъ коловоротовъ для сверленія мѣдныхъ, желѣзныхъ и чугунныхъ вещей.

3) Особаго устройства тележка, для предполагаемой къ устройству въ Ревельскомъ портѣ желѣзной дороги, будетъ отправлена въ этотъ портъ съ открытіемъ навигаціи; а для самой дороги 130 пудовъ круглаго желѣза въ $1\frac{1}{8}$ дюйма.

и 4) Сверхъ того, согласно съ приказаніемъ Его Высочества, предполагается: а) снабдить Ревельскій портъ подъемнымъ краномъ, отъ 6 до 7 тоннъ подъемной силы; б) устроить въ котельной мастерской печь, для отливки мелкихъ чугунныхъ вещей; и в) мастерскія кузнечную и блоковую снабдить недостающими въ нихъ механическими станками, для строганія желѣзныхъ вещей, для точенія металлическихъ вещей и нарѣзки винтовъ.

ОТДѢЛЪ VII.

ЗАВОДЫ И ИХЪ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ.

АДМИРАЛТЕЙСКІЕ ИЖОРСКІЕ ЗАВОДЫ.

Устройство заводовъ.

1) Въ видахъ предоставленія Начальнику Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ полной возможности посвящать свою дѣятельность преимущественно на внутреннее управленіе заводами, ихъ устройство и производительность, и чтобы вмѣстѣ съ тѣмъ неувеличивать числа лицъ, служащихъ при заводахъ, Департаментъ ходатайствовалъ о назначеніи, въ должность помощника

начальника Ижорскихъ Заводовъ, по управленію заводскими чинами и по надзору за благоустройствомъ на заводахъ и въ селеніи, Командира 6-го рабочаго экипажа Капитана 2 ранга Цамутали 1.

Ходатайство Департамента удостоилось утвержденія. На Капитана 2 ранга Цамутали, сверхъ обязанностей, лежавшихъ на его предшественникахъ, по званію помощника начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, возложено наблюденіе за производствомъ валовыхъ работъ, за отправкой съ заводовъ грузовъ и за слѣдованіемъ оныхъ по рѣкамъ Ижорѣ и Невѣ.

Чтобы точнѣе опредѣлить кругъ дѣйствій Капитана 2 ранга Цамутали, ему дана инструкція, утвержденная г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Предшественники Капитана 2 ранга Цамутали, по званію помощниковъ начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ, получали жалованья по 971 руб. 45 коп. и столовыхъ денегъ по 142 руб. 85 коп., а всего по 1.114 руб. 30 коп. въ годъ.

Принимая во вниманіе, что это содержаніе назначено 29 лѣтъ тому назадъ и уже собственно по этому не можетъ быть признаваемо достаточнымъ, и что труды Капитана 2-го ранга Цамутали никакъ не будутъ менѣе трудовъ, лицъ занимающихъ должности младшихъ помощниковъ Капитана надъ С. Петербургскимъ Портомъ и Помощника по хозяйственной части Управляющаго Кронштадтскимъ Пароходнымъ заводомъ, Департаментъ ходатайствовалъ о сравненіи содержанія Капитана 2-го ранга Цамутали съ содержаніемъ (2.000 руб. сер.), присвоеннымъ двумъ послѣднимъ должностямъ, т. е. о производствѣ г. Цамутали столовыхъ денегъ по 920 руб. сер. въ годъ, сверхъ жалованья по чину (580 руб.) и казенной квартиры (500 руб.).

Инспекторскій Департаментъ сообщилъ, что на производство сего содержанія Капитану 2-го ранга Цамутали послѣдовало Высочайшее соизволеніе.

2) Согласно указанію Его Высочества Генералъ-Адмирала, назначено, по окончаніи постройки новой кузницы, старую якорную кузницу обратить въ желѣзопрокатное заведеніе. Но какъ полное устройство сего заведенія потребуетъ много

времени, а между тѣмъ надобность въ такомъ заведеніи весьма ощутительна, то, на первый разъ, разрѣшено приступить въ 1861 г. къ работамъ по передѣлкѣ и устройству подъ прокатное заведеніе части зданія, въ которомъ помѣщается якорная кузница.

На работы по перестройкѣ зданія внесена потребная сумма по смѣтамъ Строительнаго Управленія Морскаго Министерства; а на устройство сварочныхъ и нагрѣвательныхъ печей и прочее приспособленіе ассигновано 30 т. руб. по смѣтѣ Кораблестроительнаго Департамента на 1861 годъ.

3) Въ отчетѣ за 1859 годъ сказано, что для возможнаго пониженія цѣнъ, существующихъ на листовую зеленую мѣдь полагатся ввести на Ижорскихъ Заводахъ выдѣлку мунтцовскаго металла. Съ этою цѣлью, согласно съ разрѣшеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 29 Августа 1859 г. ст. 21.332) нанятъ въ Англіи плющильный мастеръ Рельфъ, срокомъ на три года, съ содержаніемъ по 5 ф. и 4 ш. въ недѣлю, съ выдачею ему, на путевыя издержки, 30 ф. ст., и куплены въ Англіи 3 станка, для тяги мѣдныхъ трубокъ, въ 15, 20 и 25 ф. длины, съ принадлежностями, за 1.788 ф. 14 ш. 11½ п. Приготовленіе трубокъ начнется въ Апрѣлѣ 1861 г.

Къ установкѣ этихъ станковъ съ механизмомъ, а также волчковъ для плавки металла и къ устройству печи для нагрѣванія трубъ уже приступлено.

4) Съ мастеромъ прокатнаго дѣла, Англичаниномъ Джономъ Эвенсомъ, возобновленъ контрактъ на 2 года съ жалованьемъ по 1.500 р. сер. въ годъ.

5) За смертію Полковника Терентьева, управлявшаго якорнымъ заводомъ, нанятъ въ Англіи кузнечный мастеръ Вудъ на одинъ годъ, съ жалованьемъ по 2.000 руб. въ годъ, и съ выдачею ему на путевыя издержки 25 ф. стерл.

6) Возобновленъ контрактъ съ механикомъ, Шведскимъ подданнымъ Овеномъ, съ производствомъ ему жалованья по 1.500 руб. въ годъ.

7) Мастера Рельфъ, Эвенсъ и Вудъ обязались, между прочимъ, обучать своему искусству казенныхъ мастеровыхъ, которые отданы будутъ въ ихъ вѣдѣніе.

8) Главнѣйшія работы, производившіяся въ 1860 году по устройству заводовъ, были слѣдующія:

А. *Работы, исполненныя Строительнымъ Управленіемъ Морскаго Министерства:* окончены: а) зданіе подъ № 60, въ которомъ помѣщается большая кузница, съ паровыми молотами; б) плотина подъ № 3; в) магазинъ подъ № 19 для храненія сортоваго желѣза; г) магазинъ подъ № 55 для храненія мѣди; и д) перестройка домиковъ подъ №№ 101, 103, 105, 107, 120 и 122.

Для всѣхъ этихъ построекъ отпущено заводами:

Чугуна...........	14.292 п.	9 ф.
Желѣза...........	7.556 »	32 »

и Б. *Работы, произведенныя самими заводами*, съ употребленіемъ денегъ, какія потребовались, изъ суммъ внутренней части заводовъ.

а) *Въ мѣдиплющильномъ заводѣ (зд. подъ № 52).*

1) Вмѣсто разобраннаго стараго ветхаго деревяннаго вододѣйствующаго колеса, въ діаметрѣ 22 ф. шириною 8 ф., устроено новое колесо деревянное же, скрѣпленное цинкованнымъ желѣзомъ, а механизмъ съ двумя парами листокатальныхъ валовъ перебранъ заново.

2) Для установки выписанныхъ изъ Англіи трехъ станковъ, о коихъ упомянуто выше, для тяги мѣдныхъ дымогарныхъ трубъ, разобрана каменная стѣна по длинѣ на 26, а въ вышину на 9 футъ; подведены подъ стѣнку три чугунныя стойки, сдѣланы двѣ арки, съ устройствомъ въ потолочномъ сводѣ, для свѣта, фонаря съ оконными рамами.

и 3) На берегу бассейна, противу мѣдиплющильнаго завода, для помѣщенія пилы, съ приводомъ отъ вододѣйствующаго колеса, для распиловки дровъ, вмѣсто ветхаго навѣса, устроенъ новый, на каменномъ фундаментѣ, изъ 8 чугунныхъ колонъ съ деревянною обвязью и желѣзною крышею.

б) *По вновь выстроенной кузницѣ (зд. подъ № 60).*

1) Сдѣланы фундаменты для выписаннаго изъ Англіи пароваго молота въ 5 тоннъ, для 4 крановъ и 3 вертикальныхъ паровыхъ котловъ, изготовленныхъ на заводахъ, для паровыхъ машинъ и вентиляторовъ.

2) Устроено 5 двойныхъ и 15 ординарныхъ кузнечныхъ горновъ, для снабженія которыхъ воздухомъ проведены подъ поломъ желѣзныя трубы до 540 пог. футъ.

3) Въ боковой пристройкѣ сдѣланъ фундаментъ, на коемъ установленъ, съ обдѣлкою огнепостояннымъ кирпичемъ, запасный горизонтальный паровой котелъ съ трубою.

в) *Въ 1-мъ отдѣленіи машиннаго мастерства.*

Изъ средняго этажа проведенъ вновь приводъ въ лафетное мастерство для продавливанія дыръ и обрѣзки листовъ.

г) *Въ большой сборочной мастерской (зд. подъ № 27).*

1) Впредь до высылки изъ Англіи вододѣйствующаго колеса новой конструкціи приведена въ дѣйствіе паровая машина въ 20 силъ.

2) Для дѣйствія машиною установленъ цилиндрическій паровой котелъ, съ паровикомъ.

3) Для снабженія котла водою сдѣланъ цилиндрическій резервуаръ и соединенъ съ главнымъ русломъ.

4) Исправлена металлическая ручная помпа и приспособлена для дѣйствія въ ручную и въ соединеніи съ машиною.

5) У верхней части колоннъ, по кранштейнамъ, установленъ выписанный изъ Англіи металлическій подвижной кранъ, для подъема тяжеловѣсныхъ вещей.

6) Сдѣланы каменные фундаменты подъ станки, выписанные изъ Англіи, а равно установлены самые станки и приведены въ дѣйствіе. Этихъ станковъ 13: два *поворотно-сверлильныхъ*, три большихъ *токарныхъ*, три большихъ *строгальныхъ* одинъ *токарно-винторѣзный*, одинъ *сверлильно-вертикальный*, одинъ *вертикально-строгальный* или *долбежный* и два *винтонарѣзныхъ*.

7) Для нагрѣванія сборочной мастерской установлено четыре чугунныхъ камина.

и 8) Въ верхней части фонаря, для сохраненія теплоты, уложены въ потолкѣ по балкамъ вторые деревянные переплеты со стеклами.

д) *Въ чугуннолитейномъ заводѣ (подъ № 24).*

Сдѣлана вновь и уже дѣйствуетъ вагранoчная печь, въ діаметрѣ 6 ф., въ которой можно плавить до 1.000 пудовъ металла въ одинъ разъ.

Для раздуванія огня въ этой печи, устроенъ вентиляторъ, приводимый въ дѣйствіе, посредствомъ особаго механизма, вододѣйствующимъ колесомъ.

е) *Въ большой котельной мастерской (зд. подъ № 17).*

і) Для снабженія мастерской водою сдѣланы и проведены подъ землею отъ главнаго заводскаго водопроводнаго русла чугунныя трубы съ кранами на протяженіи $52\frac{1}{2}$ пог. саж.

2) Для подъема тяжеловѣсныхъ вещей устроенъ подвижной кранъ на чугунныхъ колоннахъ.

3) Для постройки желѣзныхъ баржъ близъ котельной мастерской, на берегу рѣки Ижоры, сдѣланъ временной элингъ, длин. 11, шир. $3\frac{1}{2}$ саж.

и 4) Въ зданіи котельнаго мастерства подъ № 18, сдѣланы новыя деревянныя ворота съ металлическимъ крѣпленіемъ.

ж) *Въ малой котельной мастерской* (*въ зд. подъ* № № 8 *и* 9).

Сдѣлана печь для пайки мѣдныхъ трубъ и вмѣсто ветхаго настланъ новый полъ въ 52 квад. саж.

з) *Во вновь построенныхъ каменныхъ магазинахъ подъ № 19*— для храненія желѣза, № 55 — для храненія мѣди, устроено: въ первомъ отдѣленіе для раскладки желѣза по сортамъ, а во второмъ, сверхъ деревяннаго, чугунный полъ и потолокъ обшиты листовымъ желѣзомъ.

и) По западной сторонѣ завода, въ концѣ *бассейна* и *плотины № 2*, вбито свай и обшито досками на протяженіи 48 саж.; пространство между берегомъ и сваями завалено заводскимъ шлакомъ и мусоромъ.

і) По *гидравлическимъ сооруженіямъ* и въ прочихъ заводскихъ строеніяхъ, по мѣрѣ надобности, производились починки и исправленія.

Для всѣхъ строительныхъ работъ, произведенныхъ средствами заводовъ, ими изготовлено металлическихъ вещей въ количествѣ 24.082 п. на сумму 48.751 руб. 56 к. и употреблено лѣса на 6.471 руб. 89 коп.; итого на 55.223 р. 45 коп., болѣе чемъ въ прошломъ году на 26.527 руб. 30 коп.

Дѣятельность заводовъ.

Кромѣ дѣятельности по устройству мастерскихъ и содержанію въ исправности гидравлическихъ сооруженій и заводскихъ механизмовъ, главнѣйшими заводскими, работами въ 1860 г., были: изготовленіе а) паровыхъ котловъ для корабля «Императоръ Николай I» и б) механизма въ 800 нарицательныхъ силъ, предназначеннаго нынѣ на фрегатъ «Севастополь»,

Затѣмъ, дѣйствіемъ заводовъ въ 1860 году приготовлено издѣлій и переработано металловъ:

	Вѣсомъ.	На сумму.
Для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго	116.994 п. 34 ф.	701.263 р. 60 к.
Для Черноморскаго вѣдомства	507 п. 23¾ ф.	4.975 » 45 »
Для внутренней части Ижорскихъ заводовъ	67.188 » 26½ »	208.075 » 32½ »
Для строительной части Ижорскихъ заводовъ	24.082 » 10 »	48.751 » 56 »
Выпилено и употреблено для внутренней части заводовъ: досокъ, пластинъ и брусьевъ дубовыхъ, лиственичныхъ и сосновыхъ, на		6.471 » 89 »
Отпущено разныхъ издѣлій казеннымъ мѣстамъ постороннихъ вѣдомствъ и частнымъ лицамъ, а также переработано собственныхъ ихъ металловъ и распилено бревенъ въ доски, на		13.623 » 27 »
	Итого на	983.161 р. 9½ к.
болѣе чѣмъ въ 1859 г. на		219.253 » 80½ »

Рабочихъ людей находилось въ заводахъ среднимъ числомъ по 1.324 челов. въ день, болѣе противу 1859 г. на 219 челов. въ день.

Изъ суммы, на которую переработано заводами въ 1860 г. металловъ и матеріаловъ, на каждаго рабочаго приходится 742 руб. 57 коп., т. е. болѣе противу 1859 года на 51 руб. 25 коп.

Въ 1860 году заводами употреблено на жалованье лицамъ, служащимъ при заводахъ, на наемъ механиковъ, мастеровъ и мастеровыхъ, на выдачу зарабочихъ и наградныхъ денегъ нижнимъ чинамъ 6 рабочаго экипажа, а также на покупку матеріаловъ, фуража и проч.:

а) Изъ суммъ, ассигнованныхъ на содержаніе и дѣйствіе заводовъ въ 1860 году. . . . . 108.196 р. 90¾ к.
и б) Изъ суммы внутренней части заводовъ 17.993 » 85¾ »

Итого 126.190 р. 76½ к.

За экономію въ металлахъ, дровахъ и преимущественно въ каменномъ углѣ, всего на 18.610 руб. 40½ к., оказавшуюся при повѣркѣ заводскаго имущества въ 1860 году, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 14 Декабря 1860 г. ст. 21.898) выдано 1600 руб. въ награду казеннымъ мастеровымъ заводовъ и тѣмъ изъ лицъ, служащихъ при заводахъ, которыя болѣе другихъ способствовали означенному сбереженію.

КРОНШТАДТСКІЙ ПАРОХОДНЫЙ ЗАВОДЪ.

Настоящія свѣдѣнія о дѣйствіяхъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, а также и о мѣрахъ, принятыхъ къ устройству завода, извлечены изъ дѣлъ Департамента и отчета Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ.

Устройство завода.

Въ *среднемъ надворномъ флигелѣ:* а) установлена центральная паровая машина съ передаточнымъ механизмомъ во всѣ мастерскія и водопроводомъ по всѣмъ отдѣленіямъ завода; а также паровые котлы, донки съ паровымъ котломъ для накачиванія воды въ заводскіе резервуары и б) произведена постройка новаго пароваго котла.

Въ *мастерскихъ* завода: въ *модельной* устроены чугунныя полки, точило, поперечная пила и строгальные станки.

Въ *литейной* передѣланы вагранки, устроены: мѣдиплавильная печь, глиномятное отдѣленіе, съ двумя машинами для приготовленія глины и песку; аппараты для толченія угля, промывки мусора и отдѣленія отъ него металла; и желѣзная дорога отъ мастерской къ сушильнѣ.

Въ *кузнечной* передѣланы всѣ горны, установлены: новыя желѣзныя дымовыя трубы, паровые котлы для паровыхъ молотовъ въ 5 и 1½ тонна, краны для сихъ молотовъ и малые краны для горновъ и три сварочныя печи. Сверхъ того изготовлены новые угольные ящики и тачка, и у сварочной печи сдѣлано приспособленіе для ковки орудій.

Въ *желѣзо-котельной* приспособленъ подвижной кранъ; устроена кузница и въ ней установлены сдѣланные при заводѣ новые горны и вѣера, изготовлены новые чугунные стулья подъ наковальни и штампы, ручной молотъ, желѣзные подъемные краны и три печи для нагрѣванія заклепокъ; установлены атмосферическій молотъ и прессъ для загибанія желѣзныхъ листовъ и произведена настилка чугуннаго пола.

Въ *мѣди-котельной* сдѣланы штампы подъ наковальни, вентиляторы, прессъ, точило и подвижной кранъ.

Въ *токарной*, *слѣсарной* и *сборочной* установлены привезенные въ 1859 г. изъ-за границы сверлильные, строгальные, долбежные, нарѣзательные и токарные станки, точило, подвижной кранъ и аппаратъ для нагрѣванія мастерской. Собранъ вращающійся сверлильный станокъ и произведена укладка рельсовъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ *листонагрѣвательной* устроены нагрѣвательныя печи и сдѣлана новая чугунная форма, для выгибанія котельныхъ листовъ.

Въ *пріуготовительной* установлены дыропробивательный и витно-нарѣзательный станокъ, ножницы для обрѣзанія котельныхъ листовъ, прессъ для выправки металлическихъ вещей, чугунныя стойки для укладки котельнаго желѣза и устроенъ магазинъ для укладки инструментовъ и другихъ вещей.

Въ *галванопластической* изготовлены ящики для раствора и аппаратъ для галванизированія проволки.

Въ *цинковочной* сдѣланы новые котлы для оцинкованія вещей и чугунныя печи.

Въ *пилонасѣкательной* сдѣланы новыя наковальни и къ нимъ чугунные стулья.

Въ *заводскихъ магазинахъ* устроены чугунныя стойки, съ полками.

У *заводской пристани* установлены краны: наклоняющійся и поворотный.

Кромѣ того: 1) устроены внутри и внѣ завода желѣзныя дороги въ разныхъ направленіяхъ, съ поворотными кругами, и изготовлены тележки для перевозки тяжестей по желѣзнымъ дорогамъ, и 2) разрѣшено выписать изъ-за границы разныхъ станковъ и механическихъ приспособленій на сумму до 47.362 руб. сереб.

Во исполненіе повелѣнія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала объ устройствѣ при Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ *особыхъ магазиновъ*, отдѣльно отъ экипажескихъ магазиновъ Кронштадскаго порта, Департаментъ призналъ необходимомъ имѣть при означенномъ заводѣ четыре магазина: *матеріальный, металловъ и цѣнныхъ деревьевъ, стараго годнаго матеріала и топлива*, и *дѣльныхъ вещей*.

За тѣмъ, примѣняясь къ штатамъ Общаго Образованія Управленіе портами составлено распредѣленіе какъ казеннаго имущества, подлежащаго храненію въ означенныхъ четырехъ магазинахъ, такъ и личнаго состава, для завѣдыванія магазинами пароходнаго завода.

Предположеніе Департамента объ учрежденіи при Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ четырехъ магазиновъ, а также о распредѣленіи по магазинамъ имущества и металловъ, составленное Департаментомъ, утверждено Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, при чемъ разрѣшено: 1) Завѣдываніе магазинами возложить на старшаго помощника Управляющаго заводомъ, которому назначить содержаніе въ той мѣрѣ, въ какой оное производится младшему помощнику Капитана надъ портомъ въ Кронштадтѣ, а именно: жалованье 800 р., столовыхъ 700 руб. и квартирныхъ 500 руб., а всего 2.000 руб. въ годъ, съ тѣмъ, чтобы на обязанности его лежало своевременное пополненіе недостатковъ въ припасахъ, необходимыхъ для безостановочныхъ дѣйствій по заводу; храненіе же матеріаловъ и вещей ввѣрить четыремъ старшимъ сортовымъ содержателямъ, полагая производить имъ содержаніе въ томъ размѣрѣ, въ какомъ оно производится таковымъ же лицамъ при экипажескихъ магазинахъ въ Кронштадтѣ, т. е. жалованья 300 руб., столовыхъ 300 руб. и квартирныхъ 200 руб., всего по 800 руб. каждому въ годъ; а на наемъ вахтеровъ для магазиновъ и писаря для Помощника Управляющаго Заводомъ по хозяйственной части назначить общую сумму 1.800 р., и 2) Расходы по содержанію сихъ лицъ производить изъ суммъ, ассигнуемыхъ на дѣйствіе и содержаніе завода.

Это распоряженіе и упомянутое распредѣленіе одобрены Его Высочествомъ и объявлены Департаментомъ по Морскому Вѣдомству циркулярно 12-го Ноября 1860 г. за № 15.

Дѣятельность завода.

Кромѣ работъ по окончательному устройству своихъ мастерскихъ, заводомъ выполнены еще слѣдующія:

По порту:

Въ старой литейной мастерской устроены воздуходувныя трубы и къ нимъ краны.

Для новаго зданія парусной мастерской изготовлено: 89 чугунныхъ балокъ, 34 колонны, рымы и двѣ лебедки для вытягиванія ликтросовъ; аппаратъ для подъема тяжестей и люки съ роульсами, для подъема парусовъ.

Для портовой кузницы изготовлены новый паровой котелъ и желѣзная дымовая труба.

На водоподъемной машинѣ, у С. Петербургскихъ воротъ, капитально исправленъ весь механизмъ.

Для дока Петра I изготовлены и установлены на мѣсто 174 чугунныхъ кильблока, съ пиронами.

Для пушечнаго двора сдѣлано 555 новыхъ чугунныхъ стелажей подъ орудія.

Для пробнаго шоссе у Новаго Адмиралтейства изготовлено чугунныхъ шашекъ или гнѣздъ, по образцу, привезенному изъ Америки на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», 11.025 штукъ, на пространство въ 225 кв. саж.

На суда:

На пароходо-фрегатъ «Гремящій» новые паровые котлы и дымовыя трубы.

Для фрегата «Ослябя» и корвета «Богатырь» гребные винты съ передвижными лопостями.

Для паровой яхты «Стрѣльна» и винтовыхъ канонирскихъ лодокъ «Ершъ» и «Шмель» сдѣланы новыя дымовыя трубы, а для винтоваго транспорта «Артельщикъ» гребной винтъ.

Сверхъ того на судахъ, вооружавшихся и приготовлявшихся къ плаванію, произведены работы по изготовленію и установкѣ кингстоновыхъ крановъ, аппаратовъ для подъема гребныхъ винтовъ и опрѣснительныхъ аппаратовъ системы Тона; по сборкѣ угольныхъ ящиковъ, изготовленію походныхъ кузницъ, брандспойтовъ, Даутоновыхъ помпъ, иллюми-

наторовъ, рулевыхъ колпаковъ, румпелей, пиллерсовъ, желѣзныхъ кницъ, шпилевыхъ палгедовъ, системы Барботеня; стопоровъ Легофа, колпаковъ на битенги—системы Эліота и обыкновенныхъ канатныхъ и палубныхъ клюзовъ, лючныхъ поручней, рѣшетокъ и большаго числа металлическихъ вещей, требуемыхъ при окончательной отдѣлкѣ и вооруженіи новыхъ судовъ.

Для Морской Артиллеріи Кронштадтскій Пароходный заводъ сдѣлалъ одно орудіе системы Витворта и къ нему 12 снарядовъ, а также нѣсколько лафетовъ для десантныхъ единороговъ.

Заводъ въ теченіе 1860 года израсходовалъ:

На личный составъ, включая наемныхъ мастеровъ	27.212 р. 64 к.
На наемъ мастеровыхъ	157.453 » 87 »
» » валовыхъ рабочихъ	10.503 » 52 »
» » лошадей	2.348 » 43 »
На покупку разныхъ матеріаловъ, припасовъ и вещей	18.053 » 20½ » (*)
Итого	215.571 р. 66½ к.

На заводѣ работало, по приводѣ въ одинъ день, мастеровыхъ 170.292 челов., рабочихъ 32.629 человѣкъ и лошадей 1.962; число учениковъ на заводѣ доходило до 40.

ШИРШЕМСКІЙ ЗАВОДЪ.

1) На Ширшемскомъ заводѣ въ 1860 г. приготовлено издѣлій и переработано разныхъ металловъ въ количествѣ 15.804 пуд. на сумму 30.036 руб. 11 коп. и выпилено досокъ 12.356 шт. на сумму 4.942 руб. 40 коп.; и

2) Этотъ заводъ переводится постепенно въ Адмиралтейство Архангельскаго порта.

АСТРАХАНСКІЙ ЗАВОДЪ.

По Астраханскому механическому заводу, изъ предположенныхъ къ производству въ 1860 г. капитальныхъ работъ,

(*) Въ этой цифрѣ не заключается цѣнности матеріаловъ, отпущенныхъ заводу въ годичное время отъ Кронштадтскаго порта, такъ какъ свѣдѣній объ этомъ отъ порта не доставлено.

уложены желѣзныя и деревянныя балки подъ систерну, предназначенную для снабженія всѣхъ мастерскихъ водою. Самую же систерну, съ проводными трубами, полагается устроить при механическомъ заводѣ. Сверхъ того, производились работы, сопряженныя съ внутреннимъ устройствомъ завода, на сумму 808 руб. $27\frac{1}{4}$ к.

На обоихъ моллахъ при элингѣ, производились разныя ремонтныя работы, на 170 р.

Устроена оконечность набережной со стороны порта. Въ прежней набережной исправлены осѣвшіе фашинные откосы. Эти работы стоили 3.286 руб. $73\frac{3}{4}$ коп.

Механическій заводъ заключаетъ въ себѣ *восемь* мастерскихъ или отдѣленій: *литейную*, *слѣсарную*, *кузнечную*, *мѣди и желѣзо-котельныя*, *фонарную*, *компасную* и *лѣсопильную*.

Слѣсарное отдѣленіе приводится въ движеніе паровою машиною высокаго давленія въ 24 силы. Отдѣленіе имѣетъ слѣдующіе станки: токарныхъ 8, сверлильныхъ 5, строгальныхъ 2, болтонарѣзной 1, долбежный 1 и сверхъ того 35 тисковъ.

Кузнечная мастерская, работая 20 горнами, посредствомъ вентилатора, проведеннаго отъ машины, находящейся въ слѣсарномъ отдѣленіи, имѣетъ паровой молотъ въ 1 тоннъ.

Литейная мастерская имѣетъ двѣ вагранки, съ вентилаторомъ, приводимымъ въ дѣйствіе приводомъ отъ лѣсопильной машины, подъемный кранъ, а также двѣ печи: сушильную и мѣдиплавильную.

Желѣзо-котельное отдѣленіе имѣетъ прессъ для пробиванія желѣзныхъ листовъ, листозагибательный станокъ, и четыре горна и листонагрѣвательную печь.

Мѣди-котельная, *фонарная* и *компасная* мастерскія производятъ работы, согласно съ ихъ назначеніемъ.

Лѣсопильное отдѣленіе дѣйствуетъ паровою машиною въ 24 силы, при 2 рамахъ, устроенныхъ для распиловки лѣсовъ.

25 Февраля 1860 г. заключенъ контрактъ съ отставнымъ Корпуса-Инженеръ Механикомъ Штабсъ-Капитаномъ Зарубинымъ на служеніе въ Морскомъ Вѣдомствѣ, въ званіи главнаго механика при Астраханскомъ механическомъ заводѣ, въ теченіе $2\frac{1}{2}$ лѣтъ, съ жалованьемъ по 3.000 руб. сер. въ годъ.

Сверхъ того наняты: а) Литейный мастеръ, иностранецъ Гутъ, съ жалованьемъ по 1.800 руб. сереб. и б) мастеръ для сборочной мастерской въ жалованьемъ по 1.400 руб. въ годъ.

Дѣятельность завода.

Работы, произведенныя механическимъ заводомъ въ 1860 году оцѣниваются въ 66.336 руб., въ томъ числѣ исполнено частныхъ заказовъ на 1.436 руб. 32¾ коп.

Изъ этихъ работъ важнѣйшими были слѣдующія:

Установлены механизмы на шкунахъ «Курдъ» и «Бухарецъ», и на транспортѣ «Калмыкъ».

Снята машина съ парохода «Астрабадъ», обращеннаго въ парусный транспортъ, перемѣнены паровые котлы на пароходѣ «Ленкорань» и капитально исправлена машина на пароходѣ «Астрахань».

Приведены въ дѣйствіе 8 водоподъемныхъ машинъ на гидравлическомъ плавучемъ докѣ.

Въ настоящее время на заводѣ исправляется машина, бывшая на пароходѣ «Волга», и ставится машина на транспортъ «Кура».

КАНАТНЫЕ ЗАВОДЫ.

1) **Кронштадтскій.**

Въ теченіи 1860 года на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ выработано разныхъ сортовъ такелажа, для судовъ Балтійскаго Флота, а равно и для портовыхъ надобностей изъ новой пеньки 45.493 пуд. 27 Фунт. и изъ распущенныхъ старыхъ канатовъ 1.511 пуд. 38 Фунт.

Вслѣдствіе уменьшенія числа казенныхъ мастеровыхъ канатнаго завода на 55 человѣкъ и для своевременнаго удовлетворенія такелажемъ, а равно и другими пеньковыми издѣліями, какъ судовъ, приготовлявшихся къ плаванію въ 1860 и 1861 году, такъ и требованія объ отправленіи до 7 т. пуд. такелажа на Амуръ, наняты были, по сношеніямъ Департамента съ Начальникомъ Тверской Губерніи, 80 прядильщиковъ. Изъ нихъ 40 человѣкъ, срокомъ на 8 мѣсяцевъ, по 80 коп. въ день, а остальные за туже плату на 4 мѣсяца. Весь расходъ по найму этихъ мастеровыхъ составляетъ 9.600 рублей. Распоряженіе

это утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ 29-го Августа.

Въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1860 г. умеръ Управлявшій Кронштадтскимъ канатнымъ заводомъ, конатный мастеръ Маіоръ Пушкарскій, изучавшій это искусство въ Англіи.

Для замѣщенія его избранъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщикъ *Фоминъ*, который, съ Высочайшаго разрѣшенія, командированъ въ Англію для изученіе канатнаго производства.

Прежде своего отъѣзда въ Англію г. Фоминъ ознакомился съ производствомъ работъ на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ во всѣхъ подробностяхъ, а при отправленіи рекомендованъ вниманію Адмирала Графа Путятина, съ просьбою оказать г. Фомину содѣйствіе къ успѣшному изученію порученнаго ему дѣла.

2) **Архангельскій.**

На канатномъ заводѣ изготовлялись разныя такелажныя вещи для килеванія фрегата «Пересвѣтъ»; для укомплектованія судовъ и для удовлетворенія портовыхъ надобностей. Всего обработано пеньки 4.180 пуд., изъ коихъ выдѣлано издѣлій на 14.630 руб.

3) **Николаевскій.**

Къ 15-сильной машинѣ, имѣющейся на этомъ заводѣ, устроены, вмѣсто негодныхъ, два новыхъ паровыхъ котла, и приводъ для полученія воды изъ р. Ингула (*).

ЛѢСОПИЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ:

1) **С.-Петербургскіе.**

Въ продолженіе 1860 года на лѣсопильныхъ заводахъ С.-Петербургскаго порта, въ Новомъ Адмиралтействѣ и на Охтѣ, распилено сосновыхъ бревенъ 12.401.

Изъ нихъ выпилено досокъ 49.607 и горбылей 38.818 штукъ.

Стоимость матеріаловъ и инструментовъ, употребленныхъ заводами при производствѣ работъ, составляетъ 3558 руб. 62 коп., а ручной рабочей силы 2.723 руб. 31 коп.

(*) О дѣятельности Николаевскаго канатнаго завода свѣдѣній не доставлено.

Охтенскій лѣсопильный заводъ съ осени 1859 года, а находящійся въ Новомъ Адмиралтействѣ съ 1860 г., употребляютъ въ топливо, по возможности, вмѣсто дровъ щепу и опилки.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, сдѣлано распоряженіе, чтобы и мастерскія здѣшнихъ Адмиралтействъ отапливались, по возможности, щепою, что̀ должно значительно сократить ея потребность въ дровахъ для С.-Петербургскаго порта.

2) **Кронштадтскій.**

На дворѣ завода, для храненія лѣсовъ, устроены два навѣса, изъ старыхъ систернъ, негодныхъ къ употребленію по прямому назначенію

Въ продолженіи 1860 г. заводомъ распилено бревенъ: сосновыхъ 9.582 и еловыхъ 525; изъ нихъ выпилено: досокъ сосновыхъ 29.450 и еловыхъ 1.426 шт., квадратныхъ еловыхъ брусковъ 1.542 и горбилей 30.566 штукъ.

На заводѣ работали казенные мастеровые и рабочіе, показанные въ общемъ числѣ казенныхъ рабочихъ, бывшихъ на работахъ въ Адмиралтействѣ Кронштдатскаго порта въ 1860 г.

3) **Архангельскій.**

Лѣсопильный заводъ имѣетъ приводъ къ сверлильнымъ станкамъ. На немъ опиливались лѣса, входящіе въ строеніе, производилась распиловка бревенъ и сверленіе дыръ въ тяжеловѣсныхъ металлическихъ вещахъ. Бревенъ перепилено мѣрою 2.682 погонныхъ саженей, дыръ просверлино 13.735, при дѣйствіи завода употреблено матеріаловъ на 1.307 р. $47\frac{1}{2}$ к.

4) **Николаевскій.**

Для завода выписана изъ Англіи паровая машина въ 40 силъ съ котлами такого устройства, чтобы для топки ихъ можно было употреблять стружки и опилки, остающіяся отъ производства пильныхъ работъ. Стоимость машины простирается до 18 т. р.; она доставлена въ Николаевъ въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1860 г. и теперь устанавливается нанятымъ въ Англіи собственно на этотъ предметъ механикомъ Банкстеромъ.

Въ чемъ заключалась дѣятельность Николаевскаго пильнаго завода въ 1860 г. свѣдѣній не доставлено.

ОТДѢЛЪ VIII.

О РАБОЧИХЪ СИЛАХЪ.

1) Судостроительныя и прочія работы въ Адмиралтейсвахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, какъ и прежде, преимущественно производились мастеровыми рабочихъ экипажей, съ помощію нижнихъ чиновъ флотскихъ и ластвыхъ командъ, требуемыхъ для валовыхъ работъ; но этихъ средствъ было недостаточно для выполненія всѣхъ работъ, предстоявшихъ въ 1860 г., и потому наемъ вольныхъ мастеровыхъ и рабочихъ въ семъ году, также какъ и въ 1859 году, былъ значителенъ.

Всего въ 1860 г. при работахъ находилось:

Въ С. Петербургѣ.	Число людей въ сложности 1 дня.	Стоимость рабочихъ силъ.
Мастеровыхъ: казенныхъ....	539.073 ч.	393.523 р. 29 к.
вольнонаемныхъ	76.416 »	67.006 » 19½ »
Учениковъ...............	424 »	84 » 80 »
Сверхъ того, на наемъ шлюпочныхъ мастеровыхъ отпущено было...............		5.000 » — »
Рабочихъ для валовыхъ работъ:		
Казенныхъ..............	112.603 »	5.632 » 53 »
Вольнонаемныхъ..........	22.923 »	10.929 » 70 »
Лошадей...............		4.563 » 45 »
Итого...	751.439 ч.	486.739 р. 96½ к.
Въ Кронштадтѣ.		
Мастеровыхъ: казенныхъ....	433.666 ч.	316.576 р. 18 к.
вольнонаемныхъ	177.879 »	238.086 » 29 »
Сверхъ того, отпущено было въ распоряженіе Капитана надъ портомъ, на наемъ мастеровыхъ для постройки гребныхъ судовъ для корабля «Императоръ Николай I-й» и для фрегата		

«Олегъ», а также для изготовленія блоковъ........		11.229 р. —	к.
Рабочихъ для валовыхъ работъ:			
Казенныхъ..............	147.344 ч.	4.870 » 92	»
Вольнонаемныхъ...........	70.129 »	20.503 » 52	»
Лошадей, съ проводниками....		12.171 » $32\frac{1}{4}$	»
Итого...	829.018 ч.	603.437 р. $23\frac{1}{4}$	к.
Въ Архангельскѣ.			
Мастеровыхъ: казенныхъ....	204.465 ч.	149.299 р. 45	к.
вольнонаемныхъ	2.659 »	5.318 » —	»
Учениковъ...............	120 »	24 » —	»
Казенныхъ рабочихъ людей....	118.628 »	3.693 » 10	»
Лошадей................		1.337 » 60	»
Итого...	325.872 ч.	159.632 р. 15	к.
Въ Николаевѣ.			
Мастеровыхъ: казенныхъ....	212.821 ч.	155.359 р. 33	к.
вольнонаемныхъ	87.482 »	66.253 » 6	»
Рабочихъ, казенныхъ, изъ нижнихъ чиновъ флотскихъ и Ластовыхъ командъ и адмиралтейскихъ поселянъ.....	373.898 »	31.796 » 20	»
Воловъ и лошадей съ проводниками...............		2.323 » 60	»
Итого...	674.201 ч.	255.732 р. 19	к.
Въ Астрахани.			
Мастеровыхъ: казенныхъ....	107.288 ч.	78.320 р. 24	к.
вольнонаемныхъ	22.695 »	21.564 » 47	»
Казенныхъ рабочихъ........	17.138 »	1.419 » 79	»
Итого...	147.121 ч.	101.304 р. 50	к.
Въ Свеаборгѣ.			
Мастеровыхъ: казенныхъ....	25.929 ч.	19.028 р. 17	к.
вольнонаемныхъ	1.536 »		
учениковъ.....	256 »	2.789 » 98	»
Рабочихъ казенныхъ........	16.299 »		
Итого...	44.020 ч.	21.818 р. 15	к.

Въ Ревелѣ.

Казенныхъ: мастеровыхъ....	31.806 ч.	23.218 р. 38	к.
рабочихъ.......	12.190 »	3.657 » —	»
Итого...	43.996 ч.	26.875 р. 38	к.

На Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ (*).

Мастеровыхъ: казенныхъ....	156.600 ч.	114.318 р. —	к.
вольнонаемныхъ	95.825 »	52.127 » 67	»
Итого...	252.425 ч.	166.445 р. 67	к.

Итого..	Казенныхъ	Мастеровыхъ	1.793.648 ч.	1.249.603 р. 4	к.
		Рабочихъ...	798.100 »	52.886 » 72	»
	Вольнонаемныхъ.	Мастеровыхъ и учениковъ.	465.292 »	451.437 » 28½	»
		Рабочихъ..	93.052 »	31.433 » 22	»
		Лошадей..		20.395 » 97¼	»
			3.150.092 ч.	1.805.756 р. 23¾	к.
Кромѣ того выдано на наемъ мастеровыхъ..........				16.229 » —	»
Всего...			3.150.092 ч.	1.821.985 р. 23¾	к.

Свѣдѣній о числѣ мастеровыхъ и рабочихъ, бывшихъ на работахъ въ Севастопольскомъ портѣ, а также на станціяхъ Константиновской, Сухумъ-Кальской, въ Поти, въ Баку и Астрабадѣ недоставлено.

2) Въ 1860 г. нанято было *финляндскихъ плотниковъ*, кромѣ тѣхъ, о которыхъ упомянуто въ отчетѣ за 1859 г., еще 77 человѣкъ. Изъ нихъ 75 чел., по надлежащемъ испытаніи, поступили на верфи, какъ указатели, съ жалованьемъ по 25 руб. сер., а двое въ званіи *старшинъ* или *корабельныхъ комендоровъ*, съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ. Такимъ образомъ, въ 1860 г., на работахъ въ портахъ въ С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ финляндскихъ плотниковъ было 121 человѣкъ.

(*) Число мастеровыхъ и рабочихъ, бывшихъ на работахъ на прочихъ заводахъ Морскаго вѣдомства, приписанныхъ къ портамъ, показано въ общемъ числѣ мастеровыхъ и рабочихъ по тѣмъ портамъ.

Цѣль найма Финляндскихъ плотниковъ, которые славятся своею работою, заключается, какъ уже сказано въ отчетѣ за 1859 годъ, въ предоставленіи корабельнымъ мастеровымъ, изъ нижнихъ чиновъ рабочихъ экипажей, возможности усовершенствовать себя, подъ руководствомъ людей, основательно знающихъ корабельно-плотничное мастерство. Въ этомъ отношеніи Финляндскіе плотники, какъ свидѣтельствуютъ портовыя начальства, приносятъ дѣйствительную пользу.

3) Въ нашихъ рабочихъ Экипажахъ также есть много искусныхъ мастеровыхъ. Чтобы имѣть возможность какъ можно долѣе пользоваться ихъ трудомъ и опытностію, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ разрѣшилъ тѣхъ изъ нихъ, которымъ оканчивается срокъ службы, приглашать оставаться въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, на правахъ вольнонаемныхъ мастеровыхъ, съ платою по соглашенію.

На этомъ основаніи въ 1860 г. изъ числа казенныхъ мастеровыхъ, уволенныхъ въ отставку, нанято въ С.-Петербургскомъ портѣ четыре человѣка, а въ Астраханскомъ — двое, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, кромѣ одного, которому признано было выгоднымъ назначить даже 40 руб. сереб.

4) Морскіе рабочіе Экипажи уже съ 1856 г. не пополняются болѣе рекрутами. Въ 1859 году срокъ службы нижнихъ чиновъ этихъ экипажей сокращенъ съ 25 на 20 лѣтъ. Въ слѣдствіе таковыхъ мѣръ число людей въ рабочихъ экипажахъ уменьшается. Между тѣмъ количество ежегодныхъ работъ въ Адмиралтействахъ главнѣйшихъ портовъ и въ особенности въ портахъ С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ, а также на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, въ сравненіи съ прошедшимъ временемъ, значительно увеличилось, въ слѣдствіе необходимости замѣнить парусныя суда винтовыми, которыя значительно превосходятъ первыя своими размѣрами, а также требуютъ болѣе прочныхъ матеріаловъ для своей постройки и надежнѣйшаго скрѣпленія.

По этому, число вольнонаемныхъ мастеровыхъ въ нашихъ Адмиралтействахъ съ каждымъ годомъ увеличивалось; но какъ между ними весьма мало оказывалось такихъ, которые превосходили бы своимъ искусствомъ знающихъ дѣло казенныхъ мастеровыхъ, то большинство вольнонаемныхъ мастеровыхъ

распредѣлялось между казенными, въ помощь симъ послѣднимъ и подъ ихъ присмотръ. Между тѣмъ плата, которую получаютъ вольнонаемные мастеровые, несравнено выше того вознагражденія, какое получаютъ *на руки* за свои труды казенные мастеровые, хотя вообще *казенный мастеровой стоитъ казнѣ не дешевле вольнонаемнаго, какъ это объяснено будетъ въ концѣ настоящаго отдѣла.*

Такая несоразмѣрность вознагражденія казенныхъ мастеровыхъ съ вольнонаемными, стоящими по своему искусству, по большей части, ниже первыхъ, вредитъ успѣху дѣла.

Чтобы предоставить портамъ и заводамъ средства поощрять къ труду казенныхъ мастеровыхъ, отличающихся знаніемъ и усердіемъ, и тѣмъ устранитъ, по возможности, неблагопріятныя послѣдствія отъ несоразмѣрности ихъ вознагражденія въ сравненіи съ вольнонаемными мастеровыми, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отпущены особыя суммы, для выдачи наградъ казеннымъ мастеровымъ, которые будутъ заслуживать поощренія по своему искусству и усердію, и именно:

Капитану надъ С.-Петербургскимъ портомъ	2.000 р.
» » Кронштадтскимъ	2.000 »
» » Никалаевскимъ	600 »
» » Астраханскимъ	600 »
» » Архангельскимъ	1.000 »
Съ тою же цѣлію, Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 22 Апрѣля 1860 г. за № 2.749, ст. 21.654, назначилъ въ распоряженіе Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ	4.000 »
Итого	10.200 р.

5) Съ 1860 года въ Кораблестроительномъ Департаментѣ производится дѣло о преобразованіи Морскихъ рабочихъ экипажей.

Мнѣнія лицъ, обсуждавшихъ вопросъ о замѣнѣ нижнихъ чиновъ означенныхъ экипажей вольнонаемными мастеровыми, сводятся въ четыре слѣдующія предложенія:

Первое. Упраздненіе рабочихъ экипажей совершить не вдругъ, а постепенно, замѣщая убыль вольнонаемными мастеровыми.

Второе. Допустить пріемъ учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія, назначая имъ, въ видѣ поощренія и для удовлетворенія ихъ насущныхъ нуждъ, нѣкоторую плату.

Третіе. По мастерствамъ, мало встрѣчающимся въ частной промышленности, имѣть постоянные кадры мастеровыхъ; и

Четвертое. Сообразно настоящему преобразованію рабочихъ силъ, приступить къ умноженію въ нашихъ Адмиралтействахъ и на заводахъ тѣхъ приспособленій, которыя даютъ возможность замѣнять силу людей и надобность въ нихъ орудіями и силою паровыхъ и другихъ механизмовъ.

Изъ этихъ четырехъ предложеній, послѣднее, какъ требующее значительныхъ расходовъ и времени, приводится въ исполненіе постепенно, что можно видѣть изъ VI и VII отдѣловъ настоящаго отчета, въ коихъ говорится объ устройствѣ Адмиралтействъ и заводовъ; *второе* же приведено въ исполненіе вполнѣ.

Съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала пріемъ учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія Морскаго вѣдомства уже разрѣшенъ, на основаніяхъ, кои въ свое время были распубликованы въ русскихъ газетахъ, напечатаны въ «Морскомъ сборникѣ», и потомъ объ этомъ разослано особое объявленіе въ губерніи, сосѣдственныя съ портами и заводами.

Въ основаніи правилъ о пріемѣ мальчиковъ въ число сказанныхъ учениковъ, положено добровольное съ ихъ стороны желаніе, какъ на поступленіе, такъ и на оставленіе Адмиралтействъ и заводовъ во всякое время, когда пожелаютъ, безъ всякаго обязательства въ отношеніи Морскаго вѣдомства, какъ во время ученія, такъ и по окончаніи онаго, за предоставляемыя имъ средства къ обученію себя различнымъ мастерствамъ.

Ученики, въ первые два года ученія, получаютъ по 20 коп., въ слѣдующіе два года по 30 коп., а въ послѣдній пятый годъ, по 50 коп. за каждый рабочій день. Плата эта возвышается въ тѣхъ случаяхъ, когда ученики соглашаются избрать мастерство, на которое имъ укажетъ портовое начальство.

Изъ портовыхъ отчетовъ видно, что таковыхъ учениковъ къ 1-му Января 1861 г. было въ С.-Петербургскомъ портѣ 23, Архангельскомъ 70 и Свеаборгскомъ 4.

Приступивъ къ обсужденію дѣла о преобразованіи морскихъ рабочихъ экипажей, или, правильнѣе сказать, о замѣнѣ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, обязательнаго труда, *трудомъ свободнымъ*, Департаментъ освѣдомлялся нѣтъ ли какихъ либо указаній по настоящему предмету въ нашей литературѣ; но, къ сожалѣнію, ему не могли указать сочиненія, въ которомъ разсматривались бы отношенія рабочихъ людей къ хозяевамъ фабрикъ и заводовъ, или предлагались бы по сему предмету какія либо правила, кромѣ тѣхъ, которыя изложены въ сводѣ законовъ, въ уставѣ о фабричной и заводской промышленности.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что при Министерствѣ Финансовъ составлена особая коммисія для проэктированія мѣръ къ измѣненію быта рабочихъ людей и крестьянъ, находящихся, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ горныхъ заводахъ и соляныхъ промыслахъ, Департаментъ ходатайствовалъ и получилъ разрѣшеніе г. Министра Финансовъ познакомиться съ предположеніями коммиссіи.

Коммиссія, признавая возможнымъ прекратить нынѣ же обязательный трудъ на заводахъ горнаго вѣдомства, полагаетъ предоставить непосредственному усмотрѣнію начальниковъ заводовъ войдти въ добровольное соглашеніе о продолженіи ими работъ, не постановляя никакихъ правилъ на счетъ условій пріема рабочихъ и удовлетворенія ихъ платою.

Морское вѣдомство едва ли можетъ послѣдовать этому примѣру, такъ какъ, *во-первыхъ*, въ настоящее время хорошіе *корабельные плотники*, *брызгасы* и *конопатчики*, т. е. тѣ мастеровые, въ которыхъ порты преимущественно нуждаются составляютъ рѣдкое исключеніе между рабочимъ классомъ; и, *во-вторыхъ*, вольнонаемные мастеровые, работающіе въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства не имѣютъ осѣдлости въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ находятся Адмиралтейства и заводы.

По этому, Морскому вѣдомству необходимо удержать еще на службѣ на нѣкоторое время всѣхъ хорошихъ мастеровыхъ изъ нижнихъ чиновъ морскихъ рабочихъ экипажей, измѣнивъ только основанія, коимъ слѣдуютъ теперь въ вознагражденіи ихъ за трудъ, а, между тѣмъ, для будущаго времени, образовать *кадры постоянныхъ мастеровыхъ*, давъ имъ нѣкоторыя пре-

имущества и обусловивъ ихъ отношенія къ лицамъ, надзирающимъ за работами.

Чтобы составить правила по этому предмету сколь можно ближе подходящія къ тѣмъ, которымъ слѣдуютъ въ отношеніи мастеровыхъ частные заводчики и лица, располагающія значительнымъ числомъ рабочихъ, Департаментъ счелъ необходимымъ ознакомиться съ устройствомъ рабочихъ силъ на значительнѣйшихъ здѣшнихъ литейныхъ и механическихъ заводахъ Берда, Макферзена и Нобеля, а также съ правилами, соблюдаемыми въ отношеніи рабочихъ людей, Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ, который въ настоящее время, можно сказать, одинъ занимается судостроеніемъ и кромѣ того располагаетъ значительнымъ числомъ мастеровыхъ, употребляемыхъ въ гражданскихъ постройкахъ, между которыми, многіе требуются въ Адмиралтейства, какъ то: *столяры*, *кузнецы*, *слѣсаря* и другіе.

Благодаря готовности и откровенности означенныхъ лицъ, въ особенности же Гг. Нобеля и Макферзена, съ какою они познакомили Департаментъ съ правилами, наблюдаемыми ими въ отношеніи найма мастеровыхъ и удовлетворенія ихъ платою, а также передали свои практическія соображенія на счетъ основаній для положенія о будущихъ вольнонаемныхъ рабочихъ Морскаго вѣдомства, Департаментъ составилъ проэктъ положенія, который, предварительно представленія его на утвержденіе высшаго начальства, былъ прочитанъ Капитанамъ надъ Кронштадтскимъ и С.-Петербургскимъ портами, а также Инспекторамъ кораблестроительныхъ работъ въ этихъ портахъ, въ общемъ ихъ собраніи и при участіи нѣкоторыхъ старшихъ судостроителей и признанъ ими удовлетворительнымъ.

Въ тоже время, имѣя свѣдѣніе, что въ 1858 г. по распоряженію Англійскаго адмиралтейства, назначена была особая коммисія, изъ специалистовъ, для изслѣдованія хозяйства въ тамошнихъ казенныхъ адмиралтествахъ и заводахъ, Департаментъ просилъ находившагося въ Лондонѣ Капатанъ-Лейтенанта Пещурова узнать о послѣдствіяхъ сего распоряженія.

Г. Пещуровъ доставилъ труды коммисіи, напечанные въ 1859 г., по опредѣленію Нижней Палаты Англійскаго Парламента.

Эти труды заключаютъ въ себѣ, между прочимъ, подробныя свѣдѣнія о правилахъ, которымъ слѣдуютъ Англійскія казенныя адмиралтейства и заводы въ отношеніи своихъ мастеровыхъ, начиная со времени пріема мальчиковъ въ ученики, удостоенія ихъ званія мастероваго и оканчивая увольненіемъ ихъ отъ службы, съ пенсіею.

Посему Департаментъ счелъ обязанностію провѣрить этими свѣдѣніями свои соображенія относительно будущихъ постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства, и съ этою цѣлью распорядился о переводѣ донесенія означенной коммиссіи на русскій языкъ. Этомъ переводъ, по мнѣнію Департамента, будетъ полезною книгою для лицъ, служащихъ въ нашихъ портахъ по кораблестроительной части, служа имъ руководствомъ. какъ въ производствѣ работъ вольнонаемными людьми, такъ и по многимъ другимъ отраслямъ портоваго хозяйства. (*)

6) Между тѣмъ, въ Ноябрѣ мѣсяцѣ 1860 г. Главный Командиръ Кронштадтскаго порта вошелъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи нанимать мастеровыхъ и рабочихъ, въ коихъ будетъ предстоять надобность для Кронштадтскаго порта, хозяйственнымъ образомъ, *безъ посредства подрядчиковъ*.

Имѣя въ виду, что въ частности эта мѣра была уже неоднократно разрѣшаема Адмиралтействъ-Совѣтомъ и что она допускается и закономъ (Свод. Зак. изд. 1857 г., Уст. о пром. Фабричной, ст. 100) и раздѣляя съ своей стороны убѣжденіе, что какъ для Адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства, такъ и для мастеровыхъ гораздо выгоднѣе будетъ, если въ наймѣ послѣднихъ первыми не будетъ посредствующихъ лицъ, извлекающихъ чрезъ это выгоды, Департаментъ, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, входилъ съ представленіемъ по сему предмету въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, при которомъ приложилъ составленный Департаментомъ проэктъ правилъ *о порядкѣ и условіяхъ найма временныхъ мастеро-*

(*) Переводъ означеннаго донесенія возложенъ на основательно знающаго англійскій языкъ и опытнаго въ подобныхъ трудахъ офицера Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Капитана *Люджера*; редакція же, какъ перевода, такъ и самого проекта положенія о будущихъ постоянныхъ вольныхъ мастеровыхъ — на Дѣлопроизводителя Департамента г. *Пеицурова.*

выхъ и рабочихъ для Адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства.

Три послѣднія главы этихъ правилъ, а именно: *объ обязанностяхъ и отвѣтственности мастеровыхъ и рабочихъ, о платѣ* и о *взысканіяхъ* взяты изъ вышеупомянутаго проэкта положенія о будущихъ постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства.

При составленіи этихъ правилъ имѣлось въ виду принять мѣры, кои обезпечивали бы въ томъ, *во-первыхъ*, что Адмиралтейства и заводы будутъ имѣть необходимое для нихъ число мастеровыхъ и рабочихъ, и не останутся безъ нихъ въ то самое время, когда они болѣе всего нужны; *во-вторыхъ*, что порты и заводы будутъ имѣть документы, равносильные контрактамъ, для того, чтобы, на основаніи ихъ, при неисполненіи мастеровыми или рабочими условій найма, можно было принудить ихъ къ тому законнымъ образомъ, а въ случаѣ неправильныхъ съ ихъ стороны претензій опровергнуть оныя; въ *третьихъ*, что въ Адмиралтейста и на заводы будутъ поступать мастеровые достаточно искусные въ своемъ дѣлѣ; *въ четвертыхъ*, что плата имъ будетъ выдаваема только за то время, которое они дѣйствительно будутъ находиться на работахъ; въ *пятыхъ*, что за неисполененіе ими своихъ обязанностей (что всегда сопряжено съ убытками для казны, они будутъ подвергаемы справедливому штрафу.

Адмиралтействъ-Совѣтъ (журналомъ 30 Октября 1860 г. ст. 21.888), разрѣшивъ портамъ и заводамъ, *въ видѣ опыта, на двя года*, нанимать мастеровыхъ и рабочихъ, безъ посредства подрядчиковъ, утвердилъ упомянутыя правила, съ нѣкоторымъ незначительнымъ дополненіемъ.

О таковомъ рѣшеніи Адмиралтействъ-Совѣта объявлено по Морскому вѣдомству циркулярно 13 Декабря 1860 г. (№ 19); особое же объявленіе объ этомъ, съ изложеніемъ главнѣйшихъ условій найма мастеровыхъ и рабочихъ, разослано въ губерніи, какъ сосѣднія съ портами и заводами, такъ и въ тѣ изъ внутреннихъ губерній Россіи, въ которыхъ преимущественно имѣются мастеровые.

7) До-сихъ-поръ, на основаніи правилъ, изображенныхъ въ Регламентѣ Императора Петра I-го, работы въ нашихъ Ад-

миралтействахъ производились, въ продолженіе пяти съ половиною лѣтнихъ мѣсяцевъ, отъ 12½ до 13½ часовъ въ сутки.

Между тѣмъ, Капитаны надъ С.-Петербургскимъ и Кронштадтскимъ портами, а также Инспекторы кораблестроительныхъ работъ въ этихъ портахъ объявили, что число часовъ обязательной работы не должно превышать *десяти*, объясняя, что только при этомъ числѣ можно требовать отъ мастеровыхъ, чтобы они, находясь на работѣ, употребляли рабочее время исключительно на работу, а не на безпрестанные отдыхи, подъ разными благовидными предлогами. Частные заводчики также сознаются, что настоящее число обязательныхъ рабочихъ часовъ, отъ 11 до 12 въ сутки, для успѣха самыхъ же работъ, слѣдуетъ уменьшить.

По правиламъ о наймѣ мастеровыхъ, безъ посредства подрядчиковъ, наемные мастеровые обязаны приходить на работы и уходить съ оныхъ въ тѣ же часы, какъ и казенные мастеровые. Посему разсчитывая, что имъ придется бывать на работахъ по 13½ часовъ въ день, они стали бы дорожиться въ цѣнѣ, тогда какъ по удостовѣренію лицъ, непосредственно завѣдывающихъ работами, нѣтъ никакой возможности требовать отъ мастеровыхъ усердной работы, если она продолжается болѣе 10 часовъ.

Принимая это въ соображеніе и имѣя въ виду ходатайство Командировъ нѣкоторыхъ рабочихъ экипажей о сокращеніи числа рабочихъ часовъ для нижнихъ чиновъ сихъ экипажей, Департаментъ входилъ съ представленіемъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, о разрѣшеніи постановить правиломъ, чтобы высшее число *обязательныхъ рабочихъ часовъ* въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства непревышало *десяти*.

Представленіе Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, журналомъ 21 Декабря 1860 года ст. 21.907, а 4 Января 1861 года, состоялся приказъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, въ коемъ изображено:

«Государь Императоръ, во 2 день сего Января, Высочайше повелѣть соизволилъ: въ измѣненіе постановленій о числѣ рабочихъ часовъ, изображенныхъ въ 32 ст. XII-й главы Регламента Петра I объ управленіи адмиралтействами и верфями и въ 11 § Высочайше утрержденныхъ 5 Декабря 1806

года правилъ объ управленіи Адмиралтейскими Ижорскими заводами, постановить правиломъ, чтобы:

а) Въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго Вѣдомства, въ освѣщаемыхъ по вечерамъ мастерскихъ, а также въ неосвѣщаемыхъ и на открытомъ воздухѣ въ то время года, когда дневный свѣтъ позволяетъ работать одиннадцать часовъ въ сутки и болѣе, считать обязательнымъ числомъ рабочихъ часовъ *десять*.

б) Когда въ неосвѣщаемыхъ мастерскихъ и на открытомъ воздухѣ работы будутъ производиться менѣе десяти, но болѣе *шести* часовъ, давать мастеровымъ часъ времени на обѣдъ, а если шесть часовъ и менѣе, то работы производить на одинъ шабашъ. Въ томъ и другомъ случаѣ мастеровые завтракаютъ до прихода въ Адмиралтейства и на заводы.

в) За исключеніемъ этихъ двухъ случаевъ, время, необходимое для мастеровыхъ на завтракъ, обѣдъ, послѣ-обѣденный отдыхъ и паужинъ, и вообще на приходъ на работы и уходъ съ оныхъ не вводить въ число обязательныхъ рабочихъ часовъ.

г.) По субботамъ работы производить на одинъ шабашъ и увольнять мастеровыхъ съ работы въ 2 часа по-полудни.

д) Распредѣленіе рабочихъ часовъ каждаго дня, сообразно съ временемъ года и мѣстными, а также климатическими обстоятелствами, предоставить ближайшему усмотрѣнію Капитановъ надъ портами и Начальниковъ заводовъ, съ утвержденія въ портахъ: Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ, а по Адмиралтейскимъ Ижорскимъ Заводамъ — Директора Караблестроительнаго Департамента.»

8) Высочайшимъ повелѣніемъ, объявленнымъ бывшимъ Морскимъ Министромъ 30-го Іюня 1828 г. за употребленіе казенныхъ мастеровыхъ въ работу опредѣлена рабочая плата по 50 коп. асс. (или по 15 к. сер) въ день за каждаго человѣка.

На семъ основаніи, въ смѣтахъ и отчетахъ, доставляемыхъ въ Кораблестроительный Департаментъ отъ Конторъ надъ портами, оцѣнка казенныхъ мастеровыхъ и до настоящаго времени продолжалась опредѣляться въ 15 коп. сер., тогда какъ согласно съ дѣйствительною стоимостію казнѣ содержанія мастеровыхъ рабочихъ экипажей, приведенная ежедневная плата должна значительно увеличиться, по слѣдующимъ соображеніямъ:

Содержаніе одного рабочаго экипажа обходится въ годъ въ 86.745 р.

Въ полномъ составѣ экипажа полагается мастеровыхъ	1.052 чел.
Изъ этого числа, во временномъ расходѣ, по хозяйству, карауламъ и больныхъ бываетъ до $^1/_3$ части полнаго состава, или	350 »
Слѣдовательно изъ 1.052 мастеровыхъ выходитъ на работу около	702 »

Раздѣляя полное годовое содержаніе экипажа 86.745 р. на число мастеровыхъ, которые выходятъ на работу, т. е. 702 чел., получимъ годовую стоимость содержанія одного мастероваго въ 123 р. 56 к. сер.

Полагая въ году рабочихъ дней 260 получимъ, что содержаніе каждаго мастероваго въ день стоитъ $47^1/_2$ к.; но какъ опытами дознано, что двое вольныхъ мастеровыхъ выработываютъ за 3 казенныхъ, то настоящая стоимость казеннаго мастероваго въ день, принявъ въ основаніе матеріальную пользу, приносимую имъ казнѣ, въ сравненіи съ вольнонаемными мастеровыми, будетъ $71^1/_4$ к., а присоединивъ къ сему содержаніе госпиталя для нижнихъ чиновъ, изъ котораго приходится на каждаго человѣка $2^7/_{10}$ к., опредѣлится, что казенный мастеровой обходится казнѣ въ $73^{19}/_{20}$ коп.

Находя полезнымъ постановить правиломъ, чтобы на будущее время, при представленіи отъ Конторъ надъ портами разныхъ смѣтъ и отчетовъ, выводилась цѣнность работъ, исполненныхъ или предполагаемыхъ произвести казенными мастеровыми, сообразно съ дѣйствительною стоимостью каждаго мастероваго казнѣ, и именно, по 73 к. въ день, Департаментъ входилъ съ представленіемъ по сему предмету въ Адмиралтействъ-Совѣтъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, одобривъ представленіе, предоставилъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу испросить на эту мѣру Высочайшее Его Императорскаго Величества разрѣшеніе, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе въ 5 день Декабря 1860 года.

и 9) Всѣ изложенныя въ настоящемъ отдѣлѣ свѣдѣнія показываютъ на сколько въ продолженіи минувшаго 1860 г. подвинулся впередъ вопросъ о замѣнѣ въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства обязательнаго труда, трудомъ свободнымъ.

ОТДѢЛЪ IX.

О ДЕНЕЖНЫХЪ И МАТЕРІАЛЬНЫХЪ КАПИТАЛАХЪ ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.

---

1) О ПЕРЕДАЧѢ ДЕНЕЖНЫХЪ КАПИТАЛОВЪ, ПРИНАДЛЕЖАВШИХЪ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ, ВЪ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗНАЧЕЙСТВО.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія 13-го Февраля, о передачѣ въ Государственное Казначейство экономическихъ и хозяйственныхъ капиталовъ, доставлены были въ Кораблестроительный Департаментъ: форма вѣдомости о капиталахъ, передаваемыхъ въ распоряженіе Государственнаго Казначейства для выполненія предстоящихъ по Морскому Министерству расходовъ, а также выписки о капиталахъ, подлежавшихъ къ безусловной передачѣ, по Кораблестроительному Департаменту, и вмѣстѣ съ тѣмъ, предписано было: вывѣривъ означенныя выписки, сообразно современному состоянію капиталовъ, по 15-е число Марта, неотлагательно и не позже 1-го Апрѣля отправить всѣ наличныя деньги, подлинныя процентныя бумаги и билеты кредитныхъ установленій, какъ поименованные въ выпискахъ, такъ равно и тѣ бумаги и билеты по однороднымъ капиталамъ, которые пріобрѣтены вновь, и потому въ выпискахъ изъ вѣдомости показаны не были.

По провѣркѣ выписокъ оказалось, что изъ капиталовъ, состоявшихъ въ вѣдѣніи Кораблестроительнаго Департамента, подлежали передачѣ въ Государственное Казначейство:

Условно...........................	308.186 р. 47¼ к.
Безусловно........................	68.407 » 94½ »
Итого...	376.594 р. 41¾ к.

Въ число этой суммы передано изъ Кораблестроительнаго Департамента въ Государственное Казначейство:

Въ первый разъ, наличныхъ денегъ и билетовъ кредитныхъ установленій.......	229.579 р. 68¼ к.
Во второй разъ.....................	81.549 » 69 »
Итого...	311.129 р. 37¼ к.

Осталось непереданныхъ, изъ числа подлежавшихъ передачѣ безусловно, по случаю нахожденія капиталовъ въ долгахъ........................ 65,465 р. 4½ к.

Впослѣдствіи эту послѣднюю сумму, какъ сообщилъ г. Министръ Финансовъ, Высочайше разрѣшено было, согласно съ ходатайствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, употребить на покупку для Морскаго вѣдомства 17 т. пуд. мѣди, съ тѣмъ, чтобы остатокъ отъ этой суммы, если таковой окажется, переданъ былъ въ Государственное Казначейство.

О передачѣ суммъ донесено было Управляющему Морскимъ Министерствомъ 30-го Апрѣля и 31-го Мая.

2) О МАТЕРІАЛЬНЫХЪ КАПИТАЛАХЪ.

Матеріальнаго имущества, подлежащаго вѣдѣнію Кораблестроительнаго Департамента, состояло:

	Въ остаткѣ къ 1 Января 1860 года.		въ остаткѣ къ 1-му января 1861 года.					
			Разнороднаго имущества въ магазинахъ.		Лѣсовъ.		Итого на сумму.	
Въ магазинахъ:	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Въ С. Петербургѣ......	3.236.327	(*) 54	1.537.288	50¼	2.019 757	61½	3.557.046	11¾
При Ижорскомъ заводѣ.	522.603	93	—	—	—	—	615.158	13¾
Въ Кронштадтѣ.........	2.154.018	72	2.832.685	69	577.662	20	3.410.347	89
— Архангельскѣ........	518.967	6	649.168	81	173.499	61½	822.668	42½
— Николаевѣ..........	1.148.549	71	596.899	18¾	405.781	96¼	1.002.681	15
— Севастополѣ.........	172.600	66	88.481	14	29.393	50	117.874	64
— Астрахани..........	414.333	41	373.304	15	51.394	20	424.698	35
— Свеаборгѣ..........	156.105	26	—	—	—	—	170.321	61
— Ревелѣ............	127.346	41	144.246	34	4.047	93	148.294	27
Итого.....	8.450.852	70	—	—	—	—	10.269.090	59

(*) Въ томъ числѣ лѣсовъ на 1.076.774 р. 87 к.

Матеріальное имущество въ портахъ ежегодно свидѣтельствуется чрезъ особыя Коммисіи, по истеченіи года.

Акты о производствѣ освидѣтельствованія въ 1860 году доставлены отъ всѣхъ портовъ, за исключеніемъ Кронштадтскаго и Николаевскаго.

Доставленные акты были разсмотрѣны Департаментомъ, при чемъ сложено со счетовъ на основаніи положенія о тратѣ:

По свидѣтельству имущества къ 1 Января 1859 года.

Изъ наличія Астраханскихъ экипажескихъ магазиновъ и тамошняго лѣснаго содержанія на........................	542 р. 72 к.
Изъ наличія лѣсовъ и угля при Архангельскомъ портѣ на........................	426 » 36 »
По свидѣтельству имущества къ 1 Января 1860 года:	
Изъ наличія матеріаловъ въ С. Петербургскихъ экипажескихъ магазинахъ и лѣснаго содержанія на........................	2.411 » $32^3/_4$ »
Изъ наличія Свеаборгскихъ экипажескихъ магазиновъ на........................	252 » 13 »
Изъ наличія Ревельскаго порта...........	52 » 47 »
По древесно-угольному магазину Ижорскаго завода на........................	647 » 40 »
По Астраханскому порту, властію Главнаго Командира, на основаніи ст. 27 общаго образованія Управленія портами:	
По экипажескимъ магазинамъ на........	228 » $72^1/_4$ »
и по лѣсному содержанію на...........	539 » $81^3/_4$ »
Итого на	5.100 р. $94^3/_4$ к.

По Архангельскому порту въ 1860 году обнаруженъ недостатокъ однихъ матеріаловъ и припасовъ и излишество другихъ, и именно: въ недостаткѣ на 37.906 руб. $81^1/_4$ коп., въ излишествѣ на 22.037 р.

Для разъясненія этого обстоятельства учреждена была въ Архангельскѣ особая Коммиссія. Главный Командиръ Ар-

хангельскаго порта, препроводивъ въ Департаментъ слѣдственное дѣло по этому предмету, изъяснилъ, что въ Архангельскѣ до 1858 года, когда оконченъ былъ постройкою новый каменный магазинъ (№ 60), экипажескіе матеріалы и вещи складывались и хранились въ деревянныхъ зданіяхъ, въ которыхъ не было оконъ и никакого внутренняго устройства, отъ чего матеріалы складывались безъ всякаго порядка или сортировки, и многіе по нѣскольку лѣтъ оставались въ ящикахъ, въ которыхъ были доставлены. По этому всякая правильная повѣрка матеріаловъ была крайне затруднительна и матеріальное имущество, отъ самого начала существованія Архангельскихъ экипажескихъ магазиновъ, не было приведено въ точную извѣстность. Когда же матеріалы перенесены были изъ старыхъ магазиновъ въ новый, разсортированы и тщательно повѣрены, то при этомъ обнаружилась вышеозначенная неявка, которая, по мнѣнію Контръ-Адмирала Истомина, произошла не отъ злоупотребленій, а единственно отъ того, что портъ весьма продолжительное время не имѣлъ для матеріаловъ должнаго помѣщенія.

Департаментъ, въ докладѣ объ этомъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, полагалъ: произведенное по этому предмету слѣдственное дѣло, на основаніи примѣчанія къ 232 ст. Св. Мор. Угол. постановленій, передать въ Архангельскую Коммиссію Военнаго суда для разсмотрѣнія и опредѣленія, на чей счетъ должна быть отнесена неявка матеріаловъ, обнаруженная въ экипажескихъ магазинахъ Архангельскаго порта. Во избѣжаніе же запутанности въ шнуровыхъ книгахъ, Департаментъ предоставилъ Главному Командиру Архангельскаго порта сдѣлать распоряженіе о запискѣ по книгамъ экипажескихъ магазиновъ на приходъ матеріаловъ и вещей, оказавшихся въ излишествѣ, и о выпискѣ въ расходъ матеріаловъ и вещей, оказавшихся въ недостаткѣ. Это представленіе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и приведено въ исполненіе.

3) О ПРОДАЖѢ ИМУЩЕСТВА.

Въ 1860 году по кораблестроительной части продано имущества, по негодности къ дальнѣйшему употребленію и частью за ненадобностію:

По С. Петербургскому порту на	6.316 р. 75	к.
» Кронштадтскому » »	10.816 » 55	»
» Ревельскому » »	889 » —	»
» Архангельскому » »	6.557 » 9	»
» Астраханскому » »	1.238 » 41½	»
» Николаевскому » »	38.407 » 30¾	»
Итого на	64.225 р. 11¼	к.

4) О ССУДАХЪ И ПОСОБІЯХЪ, СДѢЛАННЫХЪ ЧАСТНЫМЪ ЛИЦАМЪ МАТЕРІАЛАМИ И РАБОТОЮ, СЪ УПЛАТОЮ ИМИ ИЗДЕРЖЕКЪ.

Въ теченіе 1860 г. произведено таковыхъ ссудъ и пособій:

По С. Петербургскому порту	не было.	
» Кронштадтскому »	826 р. 85	к.
» Ревельскому »	4.012 » 96¼	»
» Свеаборгскому »	613 » 96¾	»
» Архангельскому »	8.733 » 39¾	»
» Астраханскому »	1.534 » 57½	»
» Николаевскому »	12.331 » 90¾	»
	28.053 р. 66	к.

Кромѣ того, съ Высочайшаго разрѣшенія отпущено безденежно матеріаловъ и припасовъ на 2.456 руб. 4¾ коп., Капитану 1 ранга Крузенштерну, отправившемуся на собственной шкунѣ «Ермакъ» въ Карское море, къ восточному его берегу.

5) ОБЪ УБЫТКАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ НА СЧЕТЪ КАЗНЫ.

Въ 1860 году, на основаніи Общаго образованія Морскаго Министерства статей: 13 (п. 7), 37 и 43 (п. 4), и Управленія портами ст. 27, принято на счетъ казны убытковъ по разнымъ случаямъ:

а) Съ разрѣшенія Главныхъ Командировъ:

По Кронштадтскому порту на	1.948 р. 88	к.
» Ревельскому » »	259 » 30	»
» Свеаборгскому » »	310 » 17½	»
» Архангельскому » »	1.062 » 44¾	»
» Астраханскому » »	2.585 » 69½	»
» Николаевскому » »	2.816 » 47	»
	8.982 р. 96¾	к.

б) Съ разрѣшенія Директора Кораблестроительнаго Департамента: (*)

По С.-Петербургскому порту на . .	4.270 р.	99 к.
» Кронштадтскому » » . .	4.474 »	19½ »
» Ревельскому » » . .	1.736 »	89¾ »
» Свеаборгскому » » . .	735 »	— »
» Рижскому » » . .	160 »	— »
» Астраханскому » » . .	143 »	38½ »
» Николаевскому » » . .	9 »	60 »
» Сибирской флотиліи » » . .	1.797 »	88½ »
	13.327 р.	95¼ к.

в) Съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ:

По С.-Петербургскому порту на . .	4.942 р.	25¾ к.
» Астраханскому » » . .	1.836 »	24½ »
» Сибирской флотиліи » » . .	70 »	91¼ »
	6.849 р.	41½ к.

г) Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта:

По С.-Петербургскому порту на . .	5.889 р.	51½ к.
» Кронштадтскому » » . .	1.017 »	61 »
» Ревельскому » » . .	4.593 »	98½ »
	11.501 р.	10½ к.

д) Съ Высочайшаго разрѣшенія приняты на счетъ казны убытки на сумму 24.513 р. 28¾ коп., происшедшіе отъ неисполненія, по причинѣ вторженія непріятеля въ Крымъ, Севастопольскимъ купцомъ Пикинымъ, контракта на поставку къ Севастопольскому порту лѣсныхъ матеріаловъ.

Всего же принято на . . . . 65.174 р. 72¼ к.

(*) Объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны, съ разрѣшенія Директора Кораблестроительнаго Департамента, сообщено въ Редакцію «Морскаго Сборника», для напечатанія, съ подробнымъ обозначеніемъ обстоятельствъ, отъ коихъ произошли убытки и уваженій, по которымъ они приняты на счетъ казны.

Сверхъ того, по рѣшенію Правительствующаго Сената присуждено въ выдачу Кишиневскимъ купцамъ Рафаловичамъ, 407.928 руб. 10 коп. въ вознагражденіе убытковъ, понесенныхъ ими отъ отмѣны постройки судовъ по Черноморскому вѣдомству.

Обстоятельства этого дѣла слѣдующія:

Кишиневскіе купцы Рафаловичи, съ Высочайшаго разрѣшенія, заключили съ Черноморскимъ вѣдомствомъ контракты: 1) 9-го Февраля 1853 г. на постройку двухъ трехъ-дечныхъ кораблей, за 401.583 руб. 90 коп. каждый, и 2) 20-го Января 1855 года, на постройку еще двухъ таковыхъ же кораблей по той же цѣнѣ и 400-сильнаго парохода «Тигръ» за 123.334 р. 61 к. сер. А вся подрядная сумма простиралась на 1.729.670 р. 21 коп.

Въ концѣ минувшей войны Правительство признало ненужнымъ сооруженіе трехъ кораблей, и Рафаловичи, продолжая постройку одного корабля «Цесаревичъ»» и парохода «Тигръ», объявили, что они сдѣлали приготовленіе ко всѣмъ постройкамъ, и потому просили удовлетворить ихъ за убытки, согласно представленному ими счету; въ слѣдствіе чего Адмиралтействъ-Совѣтъ, съ Высочайшаго соизволенія, предоставилъ Рафаловичамъ, въ видѣ вознагражденія, постройку нѣсколькихъ транспортовъ на объявленныхъ ими условіяхъ, и 25-го Октября 1856 г. заключенъ былъ съ ними новый контрактъ на постройку 4-хъ транспортовъ, 3-хъ корветовъ и 2-хъ пароходовъ на сумму болѣе 2.000.000 руб. сер.

Между тѣмъ, Рафаловичи подали въ Кораблестроительную Экспедицію Черноморскаго Интендантства и къ г. Управлявшему Морскимъ Министерствомъ просьбы, въ коихъ объясняя, что по поводу послѣдней войны цѣны на лѣсъ, мастеровыхъ и всѣ вообще потребности непомѣрно возвысились, отчего они несутъ, по постройкѣ корабля «Цесаревичъ» и парохода «Тигръ», значительные убытки, просили возвратить имъ 20%, уступленные ими со смѣтной цѣны этихъ судовъ.

Въ концѣ же 1858 года развитіе мореходныхъ средствъ Россійскаго Общества Пароходства и Торговли сдѣлало постройку транспортовъ совершенно излишнею, Правительство признало необходимымъ отмѣнить оную.

Въ слѣдствіе этого, Рафаловичи, къ прежнимъ своимъ претензіямъ, присоединили новыя, и, въ заключеніе, возобновили свою просьбу о возвратѣ 20%, уступленныхъ ими со смѣтныхъ исчисленій на постройку корабля «Цесаревичъ» и парохода «Тигръ».

По разсмотрѣніи сего дѣла въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ, оно передано было, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ Правительствующій Сенатъ.

Правительствующій Сенатъ нашелъ, что Правительство, отмѣнивъ, безъ всякаго со стороны Рафаловичей повода, постройку транспортовъ, тѣмъ самымъ поставило себя въ необходимость, по точному смыслу 693 и 1.537 ст. X. т. час. I зак. гражд. изд. 1857 года, возмѣстить подрядчикамъ убытки ихъ, вслѣдствіе этой отмѣны, и какъ постройка транспортовъ представлена была Рафаловичамъ въ видѣ вознагражденія за отмѣну постройки кораблей, то изъ этого слѣдуетъ, что Правительство обязано не только возвратить подрядчикамъ издержки ихъ на заготовленіе лѣсовъ и прочаго для постройки транспортовъ, но и удовлетворить ихъ за тѣ убытки отъ отмѣны постройки кораблей, которые они надѣялись покрыть при постройкѣ транспортовъ. Опредѣливъ мѣру этого удовлетворенія, Сенатъ, Указомъ отъ 29-го Сентября 1860 года № 41.892, предписалъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ сдѣлать надлежащее по сему предмету распоряженіе.

Удовлетвореніе это, по рѣшенію Правительствующаго Сената, должно состоять: 1) въ уплатѣ Рафаловичамъ 407.928 р. 10 к., составляющихъ сумму понесенныхъ Рафаловичами убытковъ; и 2) въ пріемѣ отъ нихъ въ казну заготовленныхъ ими для помянутыхъ построекъ и, за отмѣною оныхъ, оказавшихся излишнимъ 230 т. куб. фут. дубоваго лѣса по 65 коп. сер. за футъ.

Что касается до просьбы Рафаловичей о возвращеніи имъ 20%, уступленныхъ ими со смѣтныхъ цѣнъ корабля «Цесаревичъ» и парохода «Тигръ», то Правительствующій Сенатъ, имѣя въ виду, что это домогательство просители основываютъ не на буквѣ закона, а единственно на милости Правительства, призналъ, что удовлетвореніе этой просьбы зависитъ отъ ближайшаго усмотрѣнія Морскаго вѣдомства.

Въ число 407.928 руб. 10 коп., присужденныхъ Рафаловичамъ уже уплачено имъ 283.308 руб. $5\frac{1}{2}$ коп. изъ суммъ, ассигнованныхъ на постройку отмѣненныхъ судовъ и 30.000 р. изъ наличныхъ суммъ Морскаго вѣдомства; о предоставлении же Морскому вѣдомству средствъ для удовлетворенія Рафаловичей остальною суммою сдѣлано сношеніе съ Министерствомъ Финансовъ, такъ какъ расходъ этотъ, не относясь до хозяйственныхъ операцій Морскаго Министерства и составляя послѣдствіе судебнаго рѣшенія, не внесенъ въ смѣту 1861 года.

Касательно выдачи Рафаловичамъ денежной суммы, въ замѣнъ просимаго ими возвращенія 20%, уступленныхъ со смѣтныхъ цѣнъ корабля «Цесаревичъ» и парохода «Тигръ», Кораблестроительный Департаментъ вошелъ съ представленіемъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ.

6) ОБОРОТЫ СУММЪ, АССИГНОВАННЫХЪ ДЕПАРТАМЕНТУ.

Въ прошломъ 1860 году движеніе денежныхъ капиталовъ было въ слѣдующемъ видѣ:

а) По финансовой смѣтѣ.

Осталось отъ 1859 къ 1860 году . .	1.174.429 р. $40\frac{1}{2}$ к.
Назначено для храненія въ видѣ неприкосновеннаго капитала, впредь до указанія расходовъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ	73.529 » 66 »
На 1860 годъ ассигновано	6.155.561 » 40 »
Итого въ приходѣ	7.403.520 р. $46\frac{1}{2}$ к.

Произведено расходовъ:

Изъ суммъ остаточныхъ къ 1860 г., на надобности прежняго до 1860 г. времени	693.807 р. $51\frac{3}{4}$ к.

Изъ суммъ 1860 года:

На предметы, смѣтою опредѣленные. .	4.828.743 р. $79\frac{3}{4}$ к.
На счетъ остатковъ къ 1861 г.	5.945 » 30 »

На счетъ источниковъ, какіе указаны будутъ въ послѣдствіи высшимъ начальствомъ	9.055 р. 58 к.	
		4.843.744 р. $67\frac{3}{4}$ к.
Всего въ расходѣ		5.537.552 р. $19\frac{1}{2}$ к.
За тѣмъ въ остаткѣ къ 1861 г. . . .		1.865.968 » 27 »

б) Капиталовъ, назначенныхъ по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ на разные предметы, не вошедшіе въ смѣтныя исчисленія:

Остаточныхъ отъ 1859 къ 1860 году.	252.486 р. 30 к.
Къ нимъ поступило:	
Оборотныхъ	253.461 » $79\frac{3}{4}$ »
Долговъ	15.092 » $1\frac{1}{2}$ »
Приписано процентовъ на билеты С. Петербургскаго Опекунскаго Совѣта.	1.322 » 90 »
Возвращено изъ Главнаго Казначейства, изъ числа переданныхъ въ оное условно	82.295 » 3 »
Итого въ приходѣ	604.658 р. $4\frac{1}{4}$ к.

Произведено въ 1860 г. расходовъ:

На предметы опредѣленные	348.191 р. $59\frac{3}{4}$ к.

Сдано въ Главное Казначейство по Высочайшему повелѣнію, объявленному г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ въ предписаніи отъ 8 Марта 1860 г. № 756.

Условно, въ числѣ 308.186 р. $47\frac{1}{4}$ к., въ которыхъ заклю-

чается экономическаго капитала 81.549 р. 69 к.

226.636 р. 78¼ к.

Безусловно, билетами С. Петербургскаго Опекунскаго Совѣта, съ процентами . . . . 2.942 » 90 »

229.579 р. 68¼ к.

577.771 р. 28 к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1861 году . . 26.886 » 76¼ »

Примѣчаніе. Всѣ показанныя въ пунктахъ *а* и *б* остаточныя суммы предстоятъ къ расходу на платежи по неоконченнымъ еще операціямъ.

в) Суммъ, подъ названіемъ неокладныхъ доходовъ:

Остаточныхъ отъ 1859 къ 1860 г. .	3.179 р. 64½ к.
Въ теченіи 1860 г. поступило	4.264 » 93¼ »
Всего въ приходѣ.	7.444 р. 57¾ к.
Отослано по принадлежности	6.240 » 36½ »
Въ остаткѣ къ 1861 году.	1.204 » 21¼ »

Остатокъ сей подлежитъ къ отсылкѣ въ Государственный доходъ.

г) Суммъ экономическаго капитала.

Остаточныхъ отъ 1859 къ 1860 г.:

Въ наличныхъ деньгахъ	85.802 р. 80 к.	
Въ долгахъ	65.465 » 4½ »	
		151.267 » 84½ »

Въ теченіи 1860 г. поступило:

а) Разныхъ прибылей и сборовъ. . . . . 125.498 р. 86 к.

б) Въ пополненіе долга, изъ суммъ прежняго времени, въ возвратъ

уплаченныхъ заводчику Берду за гребные винты, изготовленные имъ для кораблей «Гангудъ» и «Вола»	5.465 р. 4½ к.	
в) Изъ Главнаго Казначейства въ счетъ условно переданныхъ	65 465 » 4½ »	
г) Позаимствовано . .	1.631 » 40 »	
		198.060 р. 35 к.
Итого въ приходѣ		349.328 р. 19½ к.
Произведено въ 1860 г. расходовъ на	105.014 р. 74½ к.	
Передано въ Главное Казначейство условно . .	81.549 » 69 »	
Исключено изъ долга . .	5.465 » 4½ »	
Итого въ расходѣ		192.029 р. 48 к.
За тѣмъ въ остаткѣ къ 1861 г.:		
Въ наличныхъ деньгахъ	97.298 р. 71½ к.	
Въ долгахъ	60.000 »	
		157.298 » 71½ »

д) Суммъ на кораблестроительные запасы.

Остаточныхъ отъ 1859 къ 1860 г. .		189.324 » 18 »
Въ 1859 г. поступило:		
а) Изъ Главнаго Казначейства, ассигнованныхъ по смѣтѣ Министерства Государственныхъ Имуществъ, по Лѣсному Департаменту, на заготовленіе корабельныхъ лѣсовъ .	600.000 р.	
б) Отъ Лѣснаго Департамента Министерства Государственныхъ Иму-		

ществъ, на тотъ же предметъ . . . . 75.000 р. — к.
в) Изъ суммъ, отчисленныхъ на кораблестроительные запасы, по капиталамъ, не входящимъ въ роспись . . . . 39.623 » 65 »
г) Оборотныхъ. . . . . 200 » — »
д) Въ возвратъ расхода, произведеннаго на покупку тика . . . . 4.730 » 83 »

719.554 р. 48 к.

Всего въ приходѣ . . . . . 908.878 р. 66 к.

Произведено въ 1860 г. расходовъ:
а) На пріобрѣтеніе прусскаго дуба, у Буггенгагена. . . . . 152.893 р. 36¼ к.
б) На пріобрѣтеніе италіянскаго лѣса, у Великанова . . . . 60.000 » — »
в) На покупку курляндскихъ лѣсовъ, у Фелейзена. . . . . 172.892 » 49 »
г) На покупку нагелей изъ американской акаціи. . . 5.683 » 17 »
д) На пріобрѣтеніе сосновыхъ лѣсовъ, у Русанова и Агафонова . . . . 53.506 » 83 »
е) Уплачено за дубъ, купленный у купца Бравакова. . . . . 641 » 99 »
ж) Уплачено за гондурасское красное дерево . . 11.052 » 90 »
з) За фрахтъ доставленнаго изъ-за границы орѣховаго дерева . . . . 206 » 32 »
и) Передано въ Строительное Управленіе, на

уплату за установку металлическихъ сараевъ ... 24.347 р. 66 к.

i) Перечислено въ смѣтныя суммы 1860 г., на основаніи Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго 7-го Марта 1860 года на усиленіе средствъ Департамента 1% съ 675 т. руб. .... 6.750 »

к) Употреблено на счетъ возврата .... 4.243 » 90 ».

492.218 р. $62\frac{1}{4}$ к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1861 г. ... 416.660 » $3\frac{3}{4}$ »

е) Запаснаго капитала Кронштадтскаго порта.

Въ 1860 г. поступило отъ продажи:

а) Разныхъ негодныхъ вещей .... 5.804 р. $62\frac{1}{4}$ к.

б) Старыхъ, исключенныхъ, изъ флота судовъ .. 42.345 » — »

48.149 » $62\frac{1}{4}$ »

Произведено расходовъ:

На заказъ заводчику Грисселю металлическихъ частей для 3-го шлюпочн. сарая .... 5.334 р.

Въ награду нижнимъ чинамъ рабочихъ экипажей въ Кронштадтѣ .... 383 »

5.717 »

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1861 году .. 42.432 » $62\frac{1}{4}$ »

Расходы денежныхъ суммъ производились: смѣтныхъ, смотря по количеству оныхъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, или самаго Департамента, а сверхъ-смѣтныхъ по Высочайшимъ повелѣніямъ или по особымъ разрѣшеніямъ выс-

шаго морскаго начальства и въ расходахъ, опредѣленныхъ по смѣтѣ 1860 г. по 1 Января 1861 г. въ общей суммѣ дефицита недопущено.

7) О ФИНАНСОВОЙ СМѢТѢ ДЕПАРТАМЕНТА.

Составленная въ 1860 г. смѣта Департамента на 1861 г., подверглась измѣненію противу прежнихъ лѣтъ, какъ въ отношеніи подраздѣленія статей, такъ и вслѣдствіе отнесенія нѣкоторыхъ предметовъ, на основаніи новаго образованія Управленія Морскомъ вѣдомствомъ, на обязанность другихъ учрежденій, какъ на прим. заготовленіе всего вообще топлива возложено на Коммисаріатскій Департаментъ; снабженіе судовъ астрономическими инструментами на обязанность Гидрографическаго Департамента, а всѣ штатные расходы перечислены въ особую статью административныхъ учрежденій, составленную въ Канцеляріи Морскаго Министерства.

Въ смѣтѣ на 1861 г. потребности кораблестроительной части показаны въ статьяхъ смѣты для каждаго портоваго управленія отдѣльно, такъ что изъ объяснительныхъ записокъ можно видѣть, какая сумма причитается по смѣтѣ на содержаніе Балтійскаго флота и флотилій: Черноморской, Каспійской, Бѣломорской и Сибирской, каждой отдѣльно.

Общая смѣтная цифра, отъ присоединенія къ ней суммъ Кораблестроительной Экспедиціи Черноморскаго вѣдомства, увеличилась на 436.955 руб. $70^3/_4$ коп., а въ сравненіи съ прошлогоднею смѣтою Балтійскаго и Черноморскаго Управленій — на 101.330 руб. 10 коп.

Въ видахъ обезпеченія портовъ въ потребностяхъ кораблестроительной части и для устраненія несвоевременныхъ требованій, удовлетвореніе коихъ всегда сопряжено съ излишними издержками отъ пріобрѣтенія матеріаловъ въ незначительномъ количествѣ по дорогимъ цѣнамъ, испрошено было разрѣшеніе на внесеніе въ смѣту 1861 года особыхъ суммъ на запасы.

Таковое распоряженіе увеличило общую смѣтную цифру, какъ показано ниже въ статьяхъ 4, 10 и 15 смѣты, но зато въ послѣдующихъ годахъ отъ этой мѣры, съ устраненіемъ невы-

годныхъ для казны экстренныхъ покупокъ должно ожидать значительной экономіи.

Главныя измѣненія по смѣтѣ были слѣдующія:

1) Въ статью 1-ю, на кораблестроеніе, вошли новые, не бывшіе въ прежнихъ смѣтахъ, расходы, согласно Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему въ 14 день Марта 1860 г., на вознагражденіе инженеровъ и комендоровъ, которые находятся при постройкѣ новыхъ судовъ, по 2% со стоимости каждаго, выведенной по первоначальной смѣтѣ. Таковыхъ расходовъ исчислено на 1861 годъ 55.563 руб. 8½ коп.

2) Въ статью 4-ю, на заготовленіе матеріаловъ и вещей, потребныхъ на ремонтъ и снабженіе судовъ запасами, также вошли новые расходы, не бывшіе въ прежнихъ смѣтахъ, какъ то:

а) На вознагражденіе инженеровъ и комендоровъ, за исправленіе судовъ, согласно упомянутому Высочайшему повелѣнію 14-го Марта 1860 г., 2% съ суммъ, исчисленныхъ на ремонтъ судовъ, въ каждомъ портѣ		22.994 р.
б) На составленіе запаса второстепенныхъ предметовъ:		
Для Кронштадтскаго порта, половина годовой суммы, исчисленной на ремонтъ	84.979 р. 50 к.	
Для Астраханскаго порта, полугодовая сумма предметовъ, исчисленныхъ въ высылку натурою	50.723 » 50 »	
		135.703 »

3) Въ статью 5-ю, на содержаніе и дѣйствіе Ижорскихъ Заводовъ, внесены всѣ предметы кораблестроительной части, потребные на его кругъ дѣйствій, бывшіе прежде, кромѣ, этой статьи, въ другихъ статьяхъ, а именно: въ 8, 9 и 14.

4) Статья 6-я, на заготовленіе матеріаловъ, потребныхъ для дѣйствія и содержанія въ исправности паровыхъ машинъ, составлена по новому положенію, введенному въ дѣйствіе, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 7 Мая 1860 г. ст. 21.670).

Суммы, потребныя для дѣйствія береговыхъ машинъ, въ томъ числѣ и для дѣйствія механическаго заведенія, вновь

устроеннаго при Астраханскомъ портѣ, исчислены по сей статьѣ для каждаго порта, соразмѣрно числу силъ дѣйствующихъ механизмовъ.

5) Въ статью 8-ю, на наемъ судовыхъ механиковъ, суммы внесены по числу лицъ, признаваемыхъ необходимыми къ найму на 1861 годъ; содержаніе же механиковъ и мастеровъ, положенныхъ въ портахъ по штатамъ новаго образованія управленія Морскимъ вѣдомствомъ, обращено въ статью административныхъ учрежденій, и только суммы, недостающія для удовлетворенія нѣкоторыхъ механиковъ и мастеровъ, которые, по заключеннымъ съ ними контрактамъ, должны получать содержанія болѣе чѣмъ назначено по штатамъ, внесены въ настоящую статью въ видѣ добавки.

6) Въ статью 9-ю, на наемъ вольныхъ мастеровыхъ, за упраздненіемъ, по новому образованію, казенныхъ конюшень и воловьихъ дворовъ, вошла новая потребность на наемъ рабочихъ лошадей и воловъ, на что въ 1861 г. исчислено 44.000 р. Въ это число вошли суммы, вносившіяся прежде въ смѣту Кораблестроительнаго Департамента на содержаніе въ портахъ казенныхъ конюшенъ, а также исчислявшіяся по смѣтѣ Коммисаріатскаго Департамента на фуражъ для рабочихъ лошадей и воловъ.

7) Въ статью 10-ю, на заготовленіе рабочихъ инструментовъ, внесена сумма для заведенія запаса въ Кронштадтскомъ портѣ инструментовъ, въ мѣрѣ полугодовой пропорціи, исчисленной на 1861 годъ, а именно на 8.033 р. 50 к. и для заготовленія инструментовъ по американскимъ образцамъ 7.000 р.

8) Къ статьѣ 11-й, на выдачу зарабочихъ денегъ, присоединена статья на выдачу винныхъ порцій.

9) Въ статью 15, на кораблестроительные расходы, кромѣ суммъ, исчисленныхъ по смѣтѣ Сибирскаго Управленія на всѣ потребности того края, въ количествѣ 380.475 руб. 83¾ к., внесены особыя суммы, и именно:

а) На составленіе въ Николаевскѣ годоваго запаса по кораблестроительной части, съ доставкою матеріаловъ и страховкою груза .... 59.500 р.

б) На пріобрѣтеніе металловъ для Сибирскихъ портовъ .... 50.000 »

в) На раздачу мастеровымъ и, въ случаѣ нужды, въ пособіе офицерамъ . . . . 6.000 р.
г) На экстренные расходы во время пути для очередныхъ судовъ, возвращающихся съ Амура: 21.900 »
д) На заказъ судовъ для Сибирской флотиліи, и для Николаевскаго Механическаго заведенія. . 194.050 р.

Итого. . . 328.450 р.

10) Прежнія статьи: 13-я на производство винныхъ порцій; 16-я на канцелярскіе расходы для мѣстъ и учрежденій кораблестроительнаго вѣдомства; 17-я на отопленіе и освѣщеніе, и 19-я на содержаніе портовыхъ конюшенъ, — въ смѣту на 1861 г. не вошли.

ОТДѢЛЪ X.

А. О РЕВИЗІИ ШНУРОВЫХЪ КНИГЪ, ДЕНЕЖНОЙ И МАТЕРІАЛЬНОЙ ОТЧЕТНОСТИ.

1) Книгъ, подлежавшихъ ревизіи Кораблестроительнаго Департамента, къ 1-му Января 1860 года оставалось:

Обревизованныхъ, но окончательно незаключенныхъ	824	
Необревизованныхъ	1.233	
		2.057
Къ тому поступило въ 1860 г.		1.832
Всего. . .		3.889
Изъ нихъ въ 1860 году обревизовано и заключено . .		1.568
Осталось отнесенныхъ къ справкамъ.		483
		2.051

Въ обревизованныхъ книгахъ и счетахъ заключалось оборотовъ на . . . . 8.563.958 р. 88½ к.

За тѣмъ осталось необревизованныхъ . . 1.838 книгъ.

Въ числѣ книгъ, оставшихся необревизованными къ 1-му Января 1860 года, 1.233 книги заключали въ себѣ отчетность по судостроенію и мастерствамъ, которая подлежала повѣркѣ въ техническомъ отношеніи. Отчеты сего содержанія частію уже повѣрены прикомандированными къ Департаменту Корабельными Инженерами; для окончательной же повѣрки, эти книги, вмѣстѣ съ прочими отчетами, поступили во вновь учрежденную при Морскомъ Министерствѣ Контрольную Экспедицію.

Ревизія шнуровыхъ книгъ при Департаментѣ продолжалась до половины Ноября мѣсяца 1860 года; съ этого же времени была пріостановлена, по случаю приготовленія къ сдачѣ всѣхъ нерѣшенныхъ дѣлъ и необревизованныхъ книгъ въ упомянутую Контрольную Экспедицію.

Со введеніемъ въ дѣйствіе Положенія о новомъ образованіи управленія Морскимъ вѣдомствомъ, Черноморская Ревизіонная Коммиссія упразднена; чиновники ея, занимавшіеся ревизіею книгъ и расчетовъ бывшей Кораблестроительной Экспедиціи, всего 6-ть человѣкъ, прикомандированы были къ Кораблестроительному Департаменту, съ прежнимъ содержаніемъ, по 1-е Іюля 1860 года, съ тѣмъ, чтобы производить ревизію и къ этому времени окончить нерѣшенныя дѣла, лежавшія на нихъ обязанности; а съ 1-го Іюля предположено было оставить при Департаментѣ только одного чиновника.

Съ сокращеніемъ числа служащихъ лицъ по новому штату Департамента, въ контрольной его части оставалось, вмѣсто прежнихъ 13-ти, только 4-е чиновника, а потому вскорѣ оказалось, что ревизію книгъ, на прежнихъ правилахъ Счетнаго Устава, съ присоединеніемъ шнуровой отчетности Черноморскаго Управленія, невозможно было окончить къ 1-му Іюля, даже съ участіемъ прикомандированныхъ чиновниковъ бывшей Черноморской Коммиссіи; ибо нельзя было надѣяться, чтобы всѣ недоставленныя книги и расчеты поступили въ Департаментъ къ тому времени; кромѣ того, имѣлось въ виду болѣе тысячи справокъ по вѣдомости несличенныхъ статей съ тѣми книгами и расчетами, которые еще не доставлены на ревизію. Посему докладною запискою Департаментъ представлялъ: не будетъ ли признано возможнымъ, для ускоренія обревизованія книгъ за прежнее время, по случаю предстоявшаго введенія новой систе-

мы отчетности, испросить разрѣшеніе, въ видѣ временной мѣры, о производствѣ ревизіи на облегчительныхъ правилахъ?

Вскорѣ послѣ сего, сообщенъ былъ Департаменту, для предварительнаго разсмотрѣнія, проектъ положенія о временной Контрольной Экспедиціи, изъ чиновъ Морскаго вѣдомства и Государственнаго Контроля, для скорѣйшаго обревизованія и заключенія шнуровой отчетности о денежныхъ и матеріальныхъ капиталахъ Морскаго вѣдомства за прежнее, по 1861 годъ, время.

Отзывъ по сему предмету Департамента сообщенъ былъ г. Статсъ-Секретарю Рейтерну и 16-го Ноября было объявлено, что на учрежденіе Временной Контрольной Экспедиціи послѣдовало въ 7-й день Ноября Высочайшее соизволеніе и что, вмѣстѣ съ тѣмъ, Высочайше утверждено положеніе о сей Экспедиціи, по которому въ составъ ея должны поступить нѣкоторые чины хозяйственныхъ Департаментовъ и Управленій Морскаго Министерства.

По изготовленіи сдаточныхъ вѣдомостей и описей дѣламъ и книгамъ, подлежавшимъ передачѣ въ Контрольную Экспедицію, сдача оныхъ окончена 19-го Декабря.

Со времени прикомандированія къ Департаменту чиновниковъ упраздненной Черноморской Ревизіонной Коммиссіи, т. е. съ 19-го Марта, по 19-е Ноября 1860 года, по день прекращенія ревизіи, для приготовленія къ сдачѣ дѣлъ и книгъ въ Контрольную Экспедицію:

Обревизовано книгъ и расчетовъ . . . 594.
Рѣшено дѣлъ . . . . 212.
На сумму . . . . 5.615.877 р. 26 к.

И составленъ Генеральный отчетъ за 1858 годъ, на сумму 10.310.699 рублей.

2) Дѣлъ, возникшихъ изъ ревизіи, оставалось къ 1-му Января 1860 года . . . . 371.
Къ тому поступило въ 1860 году . . . . 253.

Итого . . . . . 624.

Изъ нихъ въ 1860 году рѣшено . . . . 401.

За тѣмъ осталось нерѣшенныхъ . . . . 223.

3) Генеральныхъ отчетовъ составлено и отослано въ Государственный Контроль:

Дополнительныхъ за 1855 г. на	1.261.170 р.	75½ к.
» » 1856 » »	1.027.801 »	90 »
» » 1857 » »	110.247 »	41 »

и генеральный за 1858 годъ, въ установленный срокъ.

По этому отчету показано денежныхъ оборотовъ на сумму

серебромъ	17.676.203 р.	92¼ к.
и франками	16.329.	

4) *О ревизіи отчетовъ Контръ-Адмирала Казакевича и Капитанъ-Лейтенантовъ: Кроуна и Давыдова.*

Въ 1860 году разсмотрѣны были отчеты, по заказамъ судовъ и по пріобрѣтенію разныхъ предметовъ для Сибирской флотиліи, доставленные Контръ-Адмираломъ Казакевичемъ и Капитанъ-Лейтенантами: Кроуномъ и Давыдовымъ.

По ходатайству Генералъ-Губернатора Восточной Сибири, въ 1854 и 1856 годахъ командированы были въ Сѣверо-Американскіе Штаты, для пріобрѣтенія судовъ и разныхъ механическихъ принадлежностей для Амурскаго края, Контръ-Адмиралъ Казакевичъ и Капитанъ-Лейтенантъ Кроунъ, которымъ выданы были инструкціи, и для расходовъ открытъ былъ кредитъ въ Америкѣ на Банкирскій домъ Лобахъ и Шепелеръ, безъ ограниченія суммы.

По исполненіи порученій, Гг. Казакевичъ и Кроунъ, въ употребленныхъ ими суммахъ, представили отчеты, изъ которыхъ оказалось, что ими пріобрѣтены и доставлены на мѣсто слѣдующіе предметы:

а) *По заказамъ Казакевича.*

Пароходъ «Америка», стоимость коего, съ запасными вещами, вооруженіемъ и доставкою, простиралась на	284.151 р. 58½ к.
Баркъ «Пальметто», купленный для перевозки груза къ мѣсту крушенія фрегата «Діана», за 10.000 дол., снаряженіе барка къ	

плаванію, провизія и разные припасы для офицеровъ и команды того фрегата, стоившіе 47.133 дол. 10 сен., а всего 57.133 дол. 10 сен., которые составили съ банкирскими расходами	81.414 р. 66¾ к.	
Два желѣзные парохода «Амуръ» и «Лена», собранные въ Николаевскѣ	47.495 » 25 »	
Механическое заведеніе, пріобрѣтенное отъ гг. Селлерсъ и К°	55.415 » 91½ »	
Лакованскій уголь, съ издержками за фрахтъ, на сумму	10.015 » 97 »	
		478.493 р. 38¾ к.

б) По заказамъ г. Кроуна.

Транспорты «Японецъ» и «Манджуръ», цѣнность которыхъ, также съ механизмами, вооруженіемъ и доставкою, составила:

Транспортъ «Японецъ» . .	445.069 р. 74½ к.
» «Манджуръ» .	259.215 » 28½ »
Паровой лѣсопильный заводъ	28.909 » 20 »
Паровой молотъ въ два тонна	10.728 » 95 »
Два паровые аппарата для вбиванія свай	3.689 » 86 »
Двѣ водолазныя одежды . .	1.752 » 75 »
Паровая землечерпательная машина	11.082 » 76 »
Оружіе, боевые припасы, станки и проч. на	30.126 » 83¾ »

Сурика, огнепостояннаго кирпича, угля и масла на сумму . . . . 7.247 р. 54½ к.

797.822 р. 93¼ к.

Всего на . . 1.276.316 р. 32 к.

По разсмотреніи отчетовъ Гг. Казакевича и Кроуна, найдено, что заказы, на нихъ возложенные, выполнены согласно съ инструкціями, постройка судовъ производилась по контрактамъ и спецификаціямъ и все пріобрѣтенное для судовъ соотвѣтствуетъ величинѣ и силѣ механизмовъ; а цѣнность ихъ, по сравненію съ постройкою такого же ранга судовъ въ другихъ мѣстахъ, представлялась для казны выгодною; издержки же на наемъ иностранной команды и на продовольствіе ея, при переходѣ судовъ къ рѣкѣ Амуру, произведены сообразно мѣстнымъ требованіямъ. Но какъ при заготовленіи означенныхъ предметовъ, производителями операцій, сдѣланы отступленія отъ предписанныхъ закономъ правилъ, именно: контракты, счеты и спецификаціи не были засвидѣтельствованы въ консульствахъ и качество заготовленныхъ предметовъ не завѣрено лицами, не участвовавшими въ покупкѣ, — то обстоятельство это Кораблестроительный Департаментъ, представлялъ на благоусмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, принявъ во вниманіе, что означенныя отступленія не повлекли за собою ни какого ущерба интересамъ казны, и имѣя въ виду экстренность пріобрѣтенія вещей и бывшія военныя обстоятельства, стѣснявшія производителей операцій въ ихъ дѣйствіяхъ, журналомъ 23 Декабря 1859 г. ст. 21.495, положилъ: на утвержденіе сихъ расходовъ испросить Высочайшее соизволеніе; относительно же наблюденія о поступленіи пріобрѣтенныхъ предметовъ по принадлежности на приходъ по книгамъ, сообщить г. Генералъ-Губернатору Восточной Сибири; при чемъ просить мнѣнія Его Сіятельства объ удовлетворительности выполненія помянутыми лицами возложенныхъ на нихъ порученій.

Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе, на утвержденіе произведенныхъ Казакевичемъ и Кроуномъ расходовъ, простирающихся на сумму 1.276.318 р. 32 к., объявлено Государемъ Великимъ Княземъ Генералъ-Ад-

мираломъ 18 Января 1860 года, а Генералъ-Губернатору Восточной Сибири, о содѣйствіи въ исполненіи прописаннаго постоновленія Адмиралтействъ-Совѣта, сообщено 16-го Февраля № 1.395.

и в) *По операціи Давыдова.*

Согласно воли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по распоряженію г. Генералъ-Губернатора Восточной Сибири, командированъ былъ въ Сентябрѣ 1858 года въ Америку, для заказа двухъ канонирскихъ лодокъ въ 235 тон., съ машинами высокаго давленія въ 60 силъ, Капитанъ-Лейтенантъ Давыдовъ. Въ помщь ему были назначены Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подпоручикъ Титовъ и Инженеръ-Механикъ, Штабсъ-Капитанъ Маюровъ.

Впослѣдствіи, по полученіи отъ Давыдова изъ С. Франциско донесенія, что, по недостаточности средствъ края и непомѣрной дороговизнѣ рабочей платы, встрѣтилось затрудненіе и совершенная невозможность выполнить возложенное на него порученіе относительно построенія лодокъ,— послѣдовало предписаніе Графа Муравьева-Амурскаго, отправиться Давыдову въ Нью-Іоркъ для заказа тамъ собственно машинъ для означенныхъ двухъ канонирскихъ лодокъ, съ тѣмъ, что самыя корпуса лодокъ построены будутъ въ Николаевскѣ; при чемъ предоставлено было ему руководствоваться въ этомъ случаѣ полученными отъ Контръ-Адмирала Казакевича наставленіями и инструкціею; командированнымъ же съ нимъ двумъ офицерамъ предложено возвратиться въ Россію.

Въ Іюнѣ 1860 года Капитанъ-Лейтенантъ Давыдовъ, окончивъ возложенное на него порученіе и возвратясь въ С,-Петербургъ, въ отчетѣ своемъ объяснилъ, что на отпущенную ему сумму по двумъ кредитивамъ: въ 2.343 фунт. 15 шил. и въ 79.100 дол., сдѣланы имъ слѣдующіе расходы:

За заказанные по контракту два механизма для винтовыхъ канонирскихъ лодокъ, въ 60 силъ каждый, съ запасными вещами, по спесификаціи назначенными.......	55.000 дол.	55 сен.
За пріобрѣтенную, для Николаевскаго Адмиралтейства, машину для распиловки бревенъ, пильный станокъ и машину для приведенія его въ движеніе...........	2.821 »	56 »

За переносный газовый аппаратъ......	745 дол.	— сен.
За матеріалы и инструменты для машинъ	955 »	43 »
За иллюминаторы, фонари, лампы, вентиляторы, бранспойты и проч..........	3.121 »	88 »
За чертежи, спесификаціи, контракты и на уплату адвокатамъ за составленіе бумагъ	1.484 »	25 »
Уплачено механикамъ, нанятымъ для надзора при построеніи машинъ..........	625 »	— »
Почтовыхъ издержекъ по отправленію бумагъ въ Россію..................	159 »	9 »
За доставку, по контракту, машинъ и всего пріобрѣтеннаго въ Николаевскъ, на особо зафрахтованномъ суднѣ, со страховкою...........................	12.160 »	87 »
Суточныхъ и подъемныхъ производителю операціи и бывшимъ съ нимъ въ началѣ офицерамъ	11.212 »	86 »
Итого...	88.285 дол.	94 сен.

Заказъ машинъ исполненъ г. Давыдовымъ согласно съ инструкціо и предписаніемъ г. Генералъ-Губернатора Восточной Сибири, по контракту, на заводѣ Nowelty Iron Works; условія этого контракта выполнены въ точности и механизмы, по изготовленіи, отправлены въ Мартѣ 1860 года, вмѣстѣ съ прочими пріобрѣтенными для Никалаевскаго Адмиралтейства вещами, въ мѣсту назначенія, на зафрахтованномъ по контракту же суднѣ «Стеръ-Кингъ», которое, по увѣдомленію г. Генералъ-Адъютанта Графа Муравьева-Амурскаго, прибыло изъ Нью-Іорка въ Николаевскъ 3-го Августа 1860 года благополучно.

Грузъ былъ застрахованъ въ сумму 70.000 дол. Заготовка разныхъ мелочныхъ предметовъ для Сибирскаго края произведена по соображеніямъ г. Давыдова, примѣняясь къ данной ему инструкціи, по которой, между прочимъ, представлялось дѣйствовать ему по усмотрѣнію, не стѣсняясь изложенными въ ней наставленіями. Суточныя и подъемныя деньги выдавались въ мѣрѣ, непревосходящей Высочайше утвержденной 29-го Сентября 1857 г. табели, и платежи за всѣ вообще заготов-

ленные въ Америкѣ предметы производились Капитанъ-Лейтенантомъ Давыдовымъ по счетамъ, засвидѣтельствованнымъ въ Консульствѣ.

Ревизіею положено: «расходъ по сей операціи утвердить, предоставивъ г. Военному Губернатору Приморской Области, озаботиться, чтобы все заготовленное г. Давыдовымъ, согласно съ доставленными Контръ-Адмиралу Казакевичу въ дубликатахъ коносаментами и счетами, было записано установленнымъ порядкомъ, на приходъ по описямъ и шнуровымъ книгамъ.»

Б. О ДЕНЕЖНОЙ ОТЧЕТНОСТИ.

1) Въ отчетѣ за 1859 годъ было сказано, что для надлежащаго устройства денежной бухгалтеріи въ хозяйственныхъ Департаментахъ Морскаго Министерства были разсмотрѣны особою коммиссіею формы и правила бухгалтеріи, составленныя Генералъ-Контролеромъ Департамента Морскихъ отчетовъ, Тайнымъ Совѣтникомъ Шамшинымъ, и что предположено было ввести съ 1-го Января 1860 года при казначействѣ Кораблестроительнаго Департамента, вмѣсто прежнихъ 10, только одну шнуровую книгу; отпускъ же книгъ для веденія прихода и расхода мелочныхъ суммъ прекратить, съ тѣмъ, чтобы подобные расходы производились по отчетнымъ вѣдомостямъ, форма которыхъ разослана была въ портовыя управленія.

Порядокъ этотъ введенъ былъ въ дѣйствіе, согласно съ предположеніемъ, съ начала 1860 года.

2) Въ Мартѣ сообщено было приказаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала объ учрежденіи Коммиссіи подъ предсѣдательствомъ г. Статсъ-Секретаря Рейтерна, для разсмотрѣнія проекта счетныхъ правилъ для Морскаго Министерства, а 7-го Марта отъ Канцеляріи Морскаго Министерства препровождено было 10-ть экземпляровъ проекта: при чемъ изъяснена была воля Его Высочества, чтобы лица, назначенныя членами Коммиссіи для разсмотрѣнія проекта, предварительно собранію, изучили эту работу.

На семъ основаніи, составлено было соображеніе относительно удобствъ и затрудненій, какія, по мнѣнію Кораблестроительнаго Департамента могутъ встрѣтиться при примѣненіи упомянутыхъ правилъ къ отчетности Департамента.

Эти соображенія переданы были въ Коммиссію.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, сообщено было г. Тайному Совѣтнику Рейтерну мнѣніе относительно введенія новыхъ правилъ счетоводства въ портовыхъ управленіяхъ, при чемъ полагалось, что денежная бухгалтерія должна быть ведена только въ портахъ перваго разряда, а именно: въ С.-Петербургскомъ, Кронштадтскомъ, Архангельскомъ, Астраханскомъ и Николаевскомъ. Въ Ревельскомъ и Свеаборгскомъ портахъ, по незначительности денежныхъ суммъ, не представляется надобности устроивать бухгалтерію, если оттуда будутъ доставляться въ Департаментъ по прежнему копіи съ денежныхъ книгъ, съ приложеніемъ документовъ; на томъ же основаніи Севастопольскій портъ можетъ быть присоединенъ къ Николаевскому; станціи: Бакинская, Астрабадская и Петровская — къ Астраханскому порту, а Константиновская, Сухумъ-Кальская и Поти — къ Николаевскому.

Въ видахъ же сокращенія переписки по оборотамъ денежныхъ суммъ въ Кораблестроительномъ Департаментѣ, препровожденъ былъ, на соображеніе г. Статсъ-Секретаря Рейтерна, проектъ приказа по Департаменту относительно пріема суммъ и денежныхъ документовъ, поступающихъ въ оный отъ разныхъ мѣстъ и лицъ, а также относительно удовлетворенія подрядчиковъ и другихъ лицъ слѣдующими имъ выдачими по хозяйственнымъ операціямъ Департамента, примѣняясь къ проекту новыхъ правилъ для денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству.

Г. Тайный Совѣтникъ Рейтернъ не нашелъ, съ своей стороны, ни какого препятствія къ приведенію въ исполненіе сего приказа, что и было исполнено.

Между тѣмъ, новыя правила для денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству удостоились Высочайшаго утвержденія 30-го Мая 1860 года.

Такимъ образомъ Кораблестроительный Департаментъ, съ 1-го Января 1860 г. усвоилъ для денежныхъ счетовъ Департамента систему двойной бухгалтеріи по формамъ г. Тайнаго Совѣтника Шамшина, а съ Іюня того же года принялъ къ руководству новыя правила для денежнаго счетоводста по Морскому вѣдомству.

3) 10-го Августа 1860 года предложено было Департаменту приступить съ 20-го Августа къ передачѣ въ Казначей-

ство Морскаго Министерства состоящихъ въ Департаментѣ наличныхъ суммъ, билетовъ и документовъ, долженствующихъ храниться въ кладовой Общаго Казначейства Морскаго Министерства, оставивъ въ Департаментѣ, до 1-го Сентября, только незначительную сумму, необходимую на случай экстренныхъ выдачъ.

Во исполненіе сего Кораблестроительный Департаментъ, заключивъ свои счеты 19-го Августа, составилъ сдаточныя вѣдомости, какъ о суммахъ, принадлежащихъ Департаменту, такъ и о залогахъ, принятыхъ по подрядамъ, а также актъ о передачѣ оныхъ, по которому суммы и денежные документы 23-го Августа переданы были во вновь учрежденное Общее Казначейство Морскаго Министерства, кромѣ 80 т. руб., оставленныхъ на случай экстренныхъ выдачъ.

Всего передано:

Наличными деньгами	253.629 р. 80¾ к.
Билетъ С. Петербургской Сохранной Казны отъ 27-го Апрѣля 1855 года № 68.918 въ....................	1.631 » 40 »

Залоговъ:

Наличными деньгами	22.712 » 73 »
Въ билетахъ, акціяхъ и другихъ денежныхъ документахъ на............	3.450.295 » 78½ »

За тѣмъ 3-го Сентября переданы были и оставшіеся изъ 80.000 р., за произведенными расходами, остальные 35.601 р. 25¼ копѣекъ.

О порядкѣ, въ какомъ послѣдовала передача суммъ, Кораблестроительнымъ Департаментомъ было своевременно донесено г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

Въ тоже время кассовая книга Департамента была закончена Казначеемъ и представлена на ревизію, а для веденія отчетности по Департаменту открыты изготовленныя предварительно новыя бухгалтерскія книги, по формамъ, установленнымъ Высочайше утвержденными въ 30-й день Мая правилами денежнаго счетоводства.

4) При разсмотрѣніи проекта этихъ правилъ, между прочимъ, возбужденъ былъ вопросъ: какимъ образомъ, съ учреж-

деніемъ Общаго Казначейства Министерства, будетъ дѣйствовать Капитанъ надъ С. Петербургскимъ портомъ, въ отношеніи пріема и расходованія суммъ, вошедшихъ въ смѣты Департаментовъ, но предоставленныхъ собственному его распоряженію, о чемъ въ правилахъ новаго денежнаго счетоводства не пояснено.

Какъ съ учрежденіемъ Общаго Казначейства было бы неудобно хранить деньги въ Конторѣ надъ портомъ; между тѣмъ для безостановочнаго исполненія распоряженій, сопряженныхъ съ денежными расходами, Капитанъ надъ портомъ долженъ имѣть въ своемъ вѣдѣніи необходимыя для того средства, признавалось полезнымъ окредитовать Капитана надъ С. Петербургскимъ портомъ въ Казначействѣ Морскаго Министерства, на счетъ смѣтной суммы Департамента, въ томъ количествѣ денегъ, въ какомъ онѣ будутъ требоваться для операцій, производство коихъ будетъ ему предоставлено и опредѣлено смѣтою; по всѣмъ же прочимъ расходамъ не свыше 500 р. съ тѣмъ, чтобы Капитанъ надъ портомъ ежемѣсячно представлялъ Департаменту выписку изъ тетради, о выданныхъ расходныхъ предложеніяхъ, прилагая къ ней въ подлинникахъ или въ засвидѣтельствованныхъ копіяхъ, документы, на которыхъ основанъ расходъ, а Казначейство доставляло эти предложенія въ Департаментъ, вмѣстѣ съ его собственными.

Такимъ образомъ Департаментъ можетъ вводить всѣ выданныя и уплаченныя предложенія Капитана надъ С. Петербургскимъ портомъ въ свои счеты и наблюдать, чтобы суммы его расходовались правильно, а Казначейство и портъ не обязаны вести объ этихъ суммахъ особыхъ счетовъ.

Представленіе это утверждено Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, съ тѣмъ, чтобы Капитанъ надъ портомъ посылалъ въ Казначейство также и установленныя § 39 Счетныхъ правилъ вѣдомости о выданныхъ предложеніяхъ.

Относительно денежной отчетности по Адмиралтейскимъ Ижорскимъ Заводамъ, — которые, находясь внѣ столицы, и будучи связаны, по своимъ дѣйствіямъ, со всѣми хозяйственными учрежденіями Морскаго Министерства, должны имѣть свое Казначейство, какъ для храненія суммъ, получаемыхъ изъ Департаментовъ, такъ и для храненія внутреннихъ заводскихъ суммъ, выручаемыхъ за частныя работы, и слѣдовательно вести

о нихъ особую отчетность, — сдѣлано распоряженіе, чтобы о суммахъ, потребныхъ на дѣйствіе и содержаніе заводовъ, начальникъ ихъ относился по прежнему въ Департаментъ, который принимаетъ на себя требованіе ихъ изъ Казначейства, подъ росписки лицъ, назначаемыхъ отъ заводовъ, а для введенія оборотовъ его въ счеты Департамента, были бы доставляемы, согласно съ 148 ст. Правилъ денежнаго счетоводства, копіи съ приходорасходныхъ книгъ, съ приложеніемъ документовъ, служившихъ поводомъ къ расходу.

5) *О расходахъ, произведенныхъ на судахъ, возвратившихся въ 1860 г. изъ заграничнаго плаванія, на счетъ выданныхъ имъ кредитивовъ.*

1) Въ отчетѣ за 1859 годъ сказано, что возвратившійся въ томъ году изъ 3-лѣтней заграничной кампаніи фрегатъ «Полканъ», издержалъ до 24.400 р.; но что книги фрегата на ревизію еще не были доставлены и потому предметы расходовъ его не разсмотрѣны.

Въ прошедшемъ году книги фрегата доставлены и переданы на ревизію во вновь учрежденную при Морскомъ Министерствѣ Контрольную Экспедицію.

2) Фрегатъ «Аскольдъ» находился въ плаваніи въ Восточномъ Океанѣ съ 26-го Сентября 1857 года по 10-е Мая 1860 года, всего 33 мѣсяца и 14 дней. Снабженъ былъ запасомъ на годовую кампанію на сумму 9.138 р.

На фрегатъ выдано было два кредитива: въ 1857 г. на 25 т. р. и въ 1858 году на 15 т. р., всего на 40.000 р. при размѣнѣ этихъ кредитивовъ получено — 39.102 руб.

Употреблено во время кампаніи:

На покупку разныхъ матеріаловъ и вещей . .	37.018 р. 89¾ к.
На выдачу нижнимъ чинамъ за работы по исправленію фрегата	6.027 » 83 »
Итого	43.046 р. 72¾ к.
Слѣдовательно передержано	3.944 » 72¾ »

Эти деньги позаимствованы были изъ суммъ Коммиссаріатскаго Департамента, которому отъ Кораблестроительнаго Департамента и возвращены.

3) Корабль «Гангудъ» отправился въ Средиземное Море 16-го Августа 1859 года и возвратился 5-го Сентября 1860 г.;

въ кампаніи находился 13 мѣсяцевъ и 18 дней. Снабженъ былъ годовымъ запасомъ на сумму 18.630 руб.

Кредитивъ выданъ былъ на 1.578 ф. стер. 7 ш. 9 п., при размѣнѣ котораго, за уплатою 111 р. 3 к. банкирамъ, получено	10.642 р. 68 к.
Сверхъ того, Командиру переданъ былъ отъ начальствовавшаго отрядомъ нашихъ судовъ въ Средиземномъ Морѣ Контръ-Адмирала Нордмана кредитивъ, выданный на удовлетвореніе наемныхъ механиковъ и машинистовъ на судахъ ввѣреннаго ему отряда въ 892 ф. ст. 3 ш. 9 п., при размѣнѣ котораго, за уплатою банкирамъ 127 р. 77 к., получено	6.186 » 13 »
	16.828 р. 81 к.

Во время плаванія израсходовано на надобности по кораблестроительной части по 1860 годъ:

На покупку разныхъ матеріаловъ и вещей	1.348 р. 31 к.	
На исправленія по корпусу корабля и по механизму	3.854 » $93\frac{1}{2}$ »	
На ремонтъ мебели и сервизовъ..................	60 » — »	
На жалованье вольнымъ механикамъ и машинистамъ ..	735 » — »	
		5.998 р. $24\frac{1}{2}$ к.

Книги корабля за 1860 годъ доставлены въ Департаментъ въ исходѣ Ноября и переданы на ревизію въ Контрольную Экспедицію.

4) Корветъ «Новикъ» отправился къ устью Амура 19-го Сентября 1857 г. и возвратился 23-го Августа 1860 года, въ плаваніи находился 38 мѣсяцевъ. Снабженъ былъ при отправленіи изъ Кронштадта годовымъ запасомъ на 8.361 р. 50 к.

Заграничные расходы по корвету, простиравшіеся на 4.851 р. $2\frac{1}{2}$ коп., были удовлетворяемы изъ общаго кредитива въ 3.854 ф. ст. 3 ш. 4 п., выданнаго Начальнику отряда Контръ-Адмиралу Кузнецову; на обратный же путь корветъ снабженъ былъ запасами отъ Управленія нашими портами въ Восточномъ Океанѣ.

5) Корветъ «Рында» отправился къ устью Амура 10-го Іюля 1858 г., возвратился 23-го Августа 1860 г.; въ плаваніи находился 27 мѣсяцевъ и 14 дней. Снабженъ былъ годовымъ запасомъ на 8.361 р. 50 коп.

Кредитивъ былъ выданъ въ 903 ф. ст. 2 ш. 6 п., и возвращенъ въ Департаментъ съ объясненіемъ, что въ немъ осталось неразмѣненныхъ 3 ф. 2 ш. 6 п.; остальныя же деньги всего 6.144 р. 71 к. употреблены на надобности по корвету.

6) Корветъ «Волъ» находился въ Средиземномъ Морѣ съ 13-го Августа 1859 г. по 26-е Августа 1860 года, 13 мѣсяцевъ и 13 дней. Снабженъ былъ годовымъ запасомъ на 8.360 руб.; кредитивъ былъ выданъ въ 789 ф. ст. 3 ш. 10 п., изъ котораго размѣнено 394 ф. ст. 11 ш. 11 п. составлявшіе на русскую монету, за исключеніемъ банкирскихъ расходовъ, 2.639 р. 98 к. Изъ этихъ денегъ 1.021 р. 98 к. употреблены на надобности по кораблестроительной части, а 1.617 р. 82 к. — по Коммиссаріатской; эти послѣднія деньги отъ Коммиссаріатскаго Департамента получены.

7) Корветъ «Медвѣдь», отправленный въ Средиземное Море 30-го Іюля 1858 года, возвратился въ Кронштадтъ 15-го Іюля 1860 года; находился въ кампаніи 25 мѣсяцевъ и 14 дней. Снабженъ былъ годовымъ запасомъ на сумму — 8.360 руб.

Командиру корвета выданы были кредитивы: въ 1858 г. въ 22.612 фр. 50 с. и въ 1859 году два, одинъ — въ 19.075 фр. и другой — въ 7.280 ф., что на наши деньги составило сумму 13.402 р. 39 к.

Сверхъ того:

а) Уплачено банкирамъ Штиглицъ и К° занятыхъ Командиромъ корвета въ Константинополѣ у банкира Оллеона, на исправленіе котловъ	4.000 р. — к.
и б) Требуется Коммиссаріатскимъ Департаментомъ въ возвратъ употребленныхъ изъ его суммъ на кораблестроительныя надобности	7.831 » 23½ »
Итого	25.233 р. 62½ к.

Свѣдѣнія о расходахъ, произведенныхъ корветами «Новикъ», «Рында», «Волъ» и «Медвѣдь» извлечены изъ бухгалтерскихъ счетовъ; книги же ихъ, полученныя въ концѣ 1860 г.,

переданы въ Контрольную Экспедицію и еще не обревизованы, а потому и законность расходовъ, произведенныхъ на сихъ судахъ, еще не разсмотрѣна.

В. Кронштадтскій Пароходный заводъ.

По недоставленію Кронштадтскимъ Пароходнымъ заводомъ отчета за 1859 годъ, Кораблестроительный Департаментъ обращался къ Главному Командиру Кронштадтскаго порта, съ просьбою истребовать отъ завода означенный отчетъ, какъ о денежныхъ, такъ и о матеріальныхъ капиталахъ, съ объясненіемъ: по какой причинѣ не доставляется также срочныхъ свѣдѣній по текущей отчетности завода.

Вице-Адмиралъ Новосильскій, 24-го Августа 1860 года, препроводивъ въ Департаментъ денежный отчетъ завода, присовокупилъ, что матеріальный отчетъ былъ представленъ въ Контору надъ Кронштадтскимъ портомъ, но возвращенъ ею для выписки въ расходъ матеріаловъ по шнуровымъ книгамъ и что, по исполненіи сего, отчетъ доставленъ будетъ въ Департаментъ безъ замедленія.

Но какъ за всѣмъ тѣмъ матеріальный отчетъ доставленъ не былъ и срочныя свѣдѣнія по текущей отчетности завода также не присылались, то Департаментъ вновь вынужденъ былъ просить Главнаго Командира Кронштадтскаго порта понудить Кронштадтскій Пароходный заводъ о присылкѣ требуемыхъ отъ него отчета и свѣдѣній.

Настоящей повѣрки денежному отчету Кронштадтскаго Пароходнаго завода за 1859 годъ безъ матеріальнаго сдѣлать было нельзя, и потому онъ только сличенъ былъ съ отчетностію Кронштадтскаго Портоваго Казначейства и бухгалтерскими счетами Департамента.

При этомъ оказалось:

1) Разность въ суммахъ противу счетовъ Департамента на 209 рублей 64 коп.; о чемъ и сообщено Кронштадтскому Портовому Управленію, для разъясненія этого обстоятельства.

2) Смѣты о матеріалахъ и вещахъ, потребныхъ для дѣйствій Пароходнаго завода на 1,859 годъ, въ Кораблестроительный Департаментъ представлено не было.

По этому предмету Контора надъ Кронштадтскимъ портомъ увѣдомила, что, какъ въ 1858 г. заводъ еще не приведенъ

былъ въ окончательное устройство, то Управляющій заводомъ не призналъ возможнымъ составить даже приблизительнаго соображенія о потребностяхъ завода на 1859 годъ, и въ слѣдствіе того, Контора, при составленіи финансовой смѣты порта на 1859 годъ, просила ассигновать особую сумму на содержаніе и дѣйствіе завода, полагая для того достаточнымъ 200 т. рублей.

3) При заключеніи отчетности за 1858 годъ назначено было на расходы, подлежавшіе къ выполненію въ 1859 г. . 5.910 р.

По финансовой смѣтѣ Кораблестроительнаго Департамента на 1859 годъ ассигновано было:

На содержаніе и дѣйствіе . . . . 150.000 р.

На пріобрѣтеніе механизмовъ, съ принадлежностями . . . . 200 000 »

350.000 »

Къ тому поступило оборотныхъ . . . . 102 »

Итого . . . . 356.012 р.

4) *Въ 1859 году употреблено:*

Для Кронштадтскаго Пароходнаго завода:

а) На содержаніе личнаго состава и рабочей силы . . . . 127.585 р. 71 к.

б) На матеріалы и припасы . . . . 26.538 » 34$^{3}/_{4}$ » (*).

в) На пріобрѣтеніе новыхъ механизмовъ . . . . 78.001 » 60 »

Итого издержано . . . . 232.125 р. 65$^{3}/_{4}$ к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му Января 1860 года . . . . 123.886 » 34$^{1}/_{4}$ »

(*) Въ этой суммѣ не заключается: металлическихъ вещей, выдѣланныхъ для Пароходнаго завода на Ижорскомъ Заводѣ, а также металловъ разныхъ сортовъ, отпущенныхъ изъ С.-Петербургскихъ и Кронштадтскихъ Экипажескихъ магазиновъ, по требованіямъ Пароходнаго завода. Металлическихъ вещей выдѣлано было безденежно для Пароходнаго завола на Ижорѣ:

мѣдныхъ . . . . 463 п. 7$^{1}/_{2}$ ф. на 5.243 р. 27$^{1}/_{4}$ к.
желѣзныхъ . . . . . . 3.553 » 18 » » 11.667 » 67 »

16.910 р. 94$^{1}/_{4}$ к.

Вещи эти поступили на заводъ частію чрезъ С.-Петербургскіе, частію чрезъ Кронштадтскіе Экипажескіе магазины; кромѣ того отпущено было на Пароходный заводъ разнаго желѣза, мѣди и стали:

Изъ Кронштадтскихъ магазиновъ на 19.514 р. 13 к.
» С.-Петербургскихъ » » 12.449 » 90$^{3}/_{4}$ »

Всего на сумму 48.874 р. 98 к.

Въ 1860 году на содержаніе и дѣйствіе Кронштадтскаго Пароходнаго завода было ассигновано по смѣтамъ: Кораблестроительнаго Департамента 300 т. рублей и Строительнаго Управленія 250 т. рублей, итого 550.000 р. Сверхъ того, изъ суммъ Строительнаго Управленія, ассигнованныхъ въ прежнее время на означенный заводъ имѣлось въ остаткѣ 45 т. рублей. Всего же съ ассигнованными по смѣтамъ 595.000 рублей.

Эту сумму, во исполненіе приказанія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, предоставлено было Управляющему заводомъ распредѣлить на заводскія надобности 1860 года, и составленное имъ распредѣленіе одобрено Его Высочествомъ 28 Іюня того же года.

Суммы, исчисленныя по сему распредѣленію, переданы въ распоряженіе Кронштадтскаго портоваго начальства, съ тѣмъ, чтобы за симъ были прекращены требованія отъ Департамента матеріаловъ и вещей, по работамъ, предназначеннымъ къ выполненію въ 1860 году; всѣ же хозяйственныя распоряженія по заводу производились бы по непосредственному усмотрѣнію Кронштадтскаго Управленія, съ представленіемъ, въ свое время, отчета о суммахъ и матеріалахъ, которые заводъ израсходуетъ въ 1860 году.

ОТДѢЛЪ XI.

О МѢРАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ КЪ УСПѢШНОМУ ВВЕДЕНІЮ ВЪ ДѢЙСТВІЕ НОВАГО ПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ УПРАВЛЕНІИ МОРСКИМЪ ВѢДОМСТВОМЪ И ВООБЩЕ ПО ДѢЛОПРОИЗВОДСТВУ.

1) По случаю упраздненія Рижскаго порта, изъ имущества, принадлежащаго Морскому вѣдомству, въ Ригѣ остается Домеснесскій плавучій маякъ, два гребныя судна и сарай для храненія этихъ судовъ и нѣкоторыхъ вещей съ маяка.

Маякъ и гребныя суда будутъ снабжаемы вещами и запасами по кораблестроительной части отъ Ревельскаго порта.

Но какъ кромѣ запасныхъ вещей, маякъ, суда и сарай будутъ нуждаться въ исправленіяхъ, и могутъ встрѣтиться, въ отношеніи ихъ, такого рода надобности, которыя потребуютъ немедленнаго удовлетворенія, то, чтобы не было въ этомъ затрудненія, Кораблестроительный Департаментъ, имѣя въ виду, что завѣдываніе Рижскимъ портомъ, по желанію г. Рижскаго Военнаго Генералъ-Губернатора, возложено на состоящаго при немъ по особымъ порученіямъ Капитана 1-го ранга, Барона Будберга, просилъ поручить этому штабъ-офицеру наблюденіе за оставшимся въ Ригѣ имуществомъ Морскаго вѣдомства по кораблестроительной части, на что и послѣдовало согласіе г. Генералъ-Губернатора.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по сношенію Департамента съ Департаментомъ Государственнаго Казначейства, Капитану 1-го ранга Барону Будбергу предоставлено: а) объ отпускѣ суммъ, для надобностей по кораблестроительной части, обращаться, въ экстренныхъ случаяхъ, прямо въ Лифляндскую Казенную Палату, которая уже уполномочена на отпускъ денегъ, по его требованію, въ количествѣ до 1000 р. сер. въ треть, а въ обыкновенныхъ — въ Кораблестроительный Департаментъ, который будетъ вносить деньги эти въ Главное Казначейство для перевода къ отпуску изъ Рижскаго Уѣзднаго Казначейства; б) Деньги, поступающія по Рижскому порту на приходъ и слѣдующія Кораблестроительному Департаменту, сдавать для храненія въ Рижское Уѣздное Казначейство, и в) Объ употребленіи суммъ, отпускаемыхъ въ его распоряженіе, доставлять въ Департаментъ ежемѣсячно отчетныя вѣдомости по данной формѣ.

2) По сношенію Кораблестроительнаго Департамента съ Департаментомъ Внѣшней Торговли, обязанности по выдачѣ купеческимъ судамъ патентовъ и по взысканію съ нихъ платы за патенты и пошлинъ съ ласта, исполнявшіяся до сихъ поръ Рижскимъ портовымъ управленіемъ, возложены, на основаніи Св. зак. (изд. 1857 г.) Т. XI кн. III Разд. 2. ст. 843 и 845, на Рижскую таможню, съ тѣмъ, чтобы взыскиваемыя при этомъ деньги были отсылаемы, по принадлежности, въ Кораблестроительный Департаментъ.

3) Въ исполненіе приказанія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, чтобы въ Петербургѣ были производимы лишь тѣ торги на различныя въ Кронштадтѣ работы и поставки,

въ отношеніи коихъ это признано будетъ дѣйствительно выгоднымъ, Кораблестроительный Департаментъ входилъ въ соглашеніе съ Главнымъ Командиромъ Кронштадтскаго порта для опредѣленія, на какіе именно предметы торги лучше производить въ Петербургѣ и на какіе въ Кронштадтѣ.

Представленіе объ этомъ Вице-Адмирала Новосильскаго утверждено Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ; самое же распредѣленіе предметовъ, на кои торги должны быть производимы въ Департаментѣ или въ Кронштадтѣ, внесено въ планъ хозяйственныхъ распоряженій Департамента на 1861 годъ.

Такого же рода соглашеніе послѣдовало, во время посѣщенія въ 1860 г. Управлявшимъ Морскимъ Министерствомъ Ревеля и Свеаборга, относительно производства торговъ въ С.-Петербургѣ или въ Ревелѣ и Свеаборгѣ, для удовлетворенія надобностей этихъ портовъ.

4) Пересмотрѣны и дополнены, противу первоначальныхъ, *инструкціи:* Пріемной Коммисіи и Экипажмейстеру С.-Петербургскаго порта.

Въ этомъ новомъ видѣ инструкціи утверждены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и объявлены по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія, а по С.-Петербургскому порту для руководства, при циркулярѣ Кораблестроительнаго Департамента, отъ 26-го Ноября 1860 г. за № 18.

Въ этихъ инструкціяхъ объяснены обязанности Пріемной Коммисіи, а также обязанности и отвѣтственность Экипажмейстера, сортовыхъ содержателей и ихъ помощниковъ.

Департаментъ старался, по возможности, держаться тому началу, чтобы каждое должностное лицо могло дѣйствовать самостоятельно и, затѣмъ, нести непосредственную отвѣтственность за свои дѣйствія.

Такимъ образомъ въ пріемахъ различнаго рода предметовъ къ С.-Петербургскому Адмиралтейству члены Пріемной Коммиссіи отвѣчаютъ за доброкачественность и сходство съ образцами всего удостоеннаго ими къ пріему.

Экипажмейстеръ, какъ членъ этой Коммиссіи, отвѣчаетъ въ томъ же, если не заявилъ особаго мнѣнія, и, сверхъ того, онъ отвѣчаетъ, *во-первыхъ*, за то, что все удостоенное къ пріему дѣйствительно принято въ магазины, и, *во-вторыхъ*, за цѣлость ввѣряемаго содержателямъ казеннаго имущества, если

упущеніе или злоупотребленія по сему предмету содержателей будутъ усмотрѣны другими прежде его, или и имъ самимъ, но несвоевременно, или тѣ и другія произойдутъ отъ его личныхъ упущеній въ исполненіи правилъ инструкціи.

За тѣмъ, когда неявка будетъ открыта Экипажмейстеромъ прежде другихъ и своевременно, то вся отвѣтственность за нее обращается на содержателей.

5) Въ видахъ сокращенія труда по доставленію отъ Портовыхъ Управленій въ Департаментъ, на основаніи 70 ст. Общ. образованія управленія Морскимъ вѣдомствомъ, свѣдѣній о кораблестроительныхъ средствахъ каждаго порта, составлена форма вѣдомости, по которой должны быть доставляемы означенныя свѣдѣнія.

Печатныя бланки этихъ вѣдомостей разосланы въ порты, въ надлежащемъ числѣ экземпляровъ, при чемъ назначены сроки, къ которымъ эти вѣдомости должны быть присылаемы въ Департаментъ (циркул. 20 Ноября 1860 г. № 16.)

Сроки эти соглашены съ главнѣйшими оборотами казеннаго имущества, принимая въ соображеніе время ежегодныхъ заготовокъ, наибольшій расходъ матеріальныхъ капиталовъ въ лѣтніе мѣсяцы, и заключеніе отчетности каждаго годичнаго періода.

Обязательная доставка свѣдѣній по даннымъ формамъ къ извѣстнымъ срокамъ сократитъ значительно трудъ содержателей казеннаго имущества тѣмъ, что имъ, вмѣсто прежней огромной ежемѣсячной переписки по снятію копій съ приходо-расходныхъ журналовъ, остается только выставлять въ соотвѣтственныя графы вѣдомостей, по третямъ года, дѣйствительный оборотъ казеннаго имущества, и доставить оныя въ Департаментъ безъ всякихъ отношеній и объясненій.

Для Департамента же предоставлена возможность разносить изъ означенныхъ вѣдомостей въ заведенную въ счетной части Департамента бухгалтерскую книгу цифры прихода, расхода и остатка имущества, находящагося въ портахъ, и имѣть всегда точныя свѣдѣнія объ оборотахъ и наличіи матеріальныхъ капиталовъ Морскаго вѣдомства по кораблестроительной части.

Необходимость этой мѣры подтверждается тѣмъ, что, до введенія ея, не смотря на всѣ мѣры, которыя были употреб-

лены Департаментомъ, чтобы копіи съ приходо-расходныхъ журналовъ были доставляемы своевременно, онѣ получались, въ особенности изъ отдаленныхъ портовъ, гораздо позже назначенныхъ сроковъ и, слѣдовательно, заключая въ себѣ не своевременныя свѣдѣнія о наличіи матеріальнаго имущества, представляли собою напрасный трудъ; позднее же ихъ доставленіе отнимало отъ Департамента возможность имѣть вѣрныя свѣдѣнія о средствахъ портовъ къ удовлетворенію надобностей по кораблестроительной части.

6) Составленное Департаментомъ распредѣленіе казеннаго имущества, для С.-Петербургскихъ Экипажескихъ магазиновъ, на основаніяхъ, утвержденныхъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, объявлено, для руководства по Морскому вѣдомству при разсортированіи казеннаго имущества въ экипажескихъ магазинахъ, какъ въ С.-Петербургѣ, такъ и въ прочихъ портахъ, кромѣ Кронштадта, гдѣ таковое уже сдѣлано.

Эта мѣра, должна имѣть большое значеніе въ хозяйственномъ отношеніи, такъ какъ она облегчитъ пріемъ казеннаго имущества въ магазины, будетъ способствовать къ правильному его расходованію, храненію и болѣе точной и современной повѣркѣ, а также устранитъ повтореніе тѣхъ случаевъ, когда порты, имѣя на лицо значительное количество какого либо матеріала, требовали о немедленной присылкѣ его, часто въ ничтожныхъ размѣрахъ, собственно потому, что, оставаясь нѣсколько лѣтъ заваленнымъ другими вещами, онъ потерялся изъ вида.

7) Для облегченія труда по составленію и перепискѣ набѣло, а также снятію копій съ контрактовъ, заключаемыхъ Департаментомъ съ частными лицами, на разныя потребности по кораблестроительной части, признано возможнымъ, по сношенію съ Департаментомъ Разныхъ Податей и Сборовъ, имѣть печатныя кондиціи, которыя, для большей части подрядовъ, однообразны, на гербовой бумагѣ 90 коп. достоинства, и прилагать ихъ къ контрактному листу, соотвѣтствующаго подряду достоинства, на которомъ остается уже только прописать сумму подряда, сроки и тѣ нѣкоторыя условія, которыя, вытекая изъ особенностей подряда, не заключаются въ образцовыхъ кондиціяхъ, утвержденныхъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ.

III

8) На основанiи 47 ст. Общаго образованiя управленiя Морскаго вѣдомства, по которой Директорамъ Департаментовъ Морскаго Министерства предоставлено право распредѣлять, по собственному ихъ усмотрѣнiю, дѣла между чинами ввѣренныхъ имъ управленiй, составлено распредѣленiе дѣлъ по Департаменту и занятiй между служащими въ Департаментѣ.

При составленiи этихъ правилъ приняты въ основанiе тѣ же начала о самостоятельности дѣйствiй служащихъ, которыя не однократно были указываемы Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, и затѣмъ выражены въ дѣйствующихъ нынѣ положенiяхъ объ образованiи управленiя Морскимъ вѣдомствомъ.

Департаментъ, по свойству предметовъ, входящихъ въ кругъ его обязанностей, подраздѣляется на четыре части: *кораблестроительную*, *матерiальную*, *счетную* и *младшаго дѣлопроизводителя* (завѣдыванiе дѣлами не относящимся до остальныхъ частей Департамента и личнымъ составомъ Департамента и подвѣдомственныхъ ему учрежденiй).

Въ распредѣленiи дѣлъ между служащими въ Департаментѣ, преимущественно имѣлось въ виду достигнуть того, чтобы каждый изъ нихъ, зная кругъ своихъ прямыхъ обязанностей, могъ самостоятельно распоряжаться успѣшнымъ и правильнымъ веденiемъ дѣлопроизводства, и заботиться о содержанiи въ должномъ порядкѣ порученной ему части, нестѣсняясь вмѣшательствомъ другаго лица, и неся, затѣмъ, личную и непосредственную отвѣтственность за всѣ свои упущенiя,

Труднѣйшая часть дѣлопроизводста, какъ напримѣръ, составленiе первоначальныхъ соображенiй, условiй и контрактовъ по всѣмъ хозяйственнымъ операцiямъ, а также проектовъ положенiй, штатовъ, инструкцiй возложена на обязанность Дѣлопроизводителей.

Они прозводятъ эти дѣла до тѣхъ поръ, пока мѣра, распоряженiе, инструкцiи или правила будутъ окончательно утверждены и сообщены, кому слѣдуетъ, къ исполненiю, а на подрядъ, покупку, заказъ или продажу — заключены контракты или другаго рода обязательства.

Затѣмъ, въ хозяйственныхъ операцiяхъ, подлинные контракты и обязательства передаются помощникамъ Дѣлопроизводителей, для дальнѣйшаго производства, а первоначальное

производство поступаетъ для повѣрки, въ Контрольную Экспедицію, вмѣстѣ съ первымъ расходнымъ предложеніемъ Департамента по этимъ операціямъ.

Такимъ образомъ на обязанность помощниковъ Дѣлопроизводителей возложено, такъ сказать, дѣлопроизводство по текущимъ дѣламъ и обработка нѣкоторыхъ серьезныхъ вопросовъ, если таковые вопросы имѣютъ тѣсную связь съ дѣлами, которыя производятся ими же.

Для болѣе равномѣрнаго распредѣленія труда по перепискѣ бумагъ, писцы, за исключеніемъ нѣкоторыхъ, которые помогаютъ Дѣлопроизводителямъ въ завѣдываніи и храненіи дѣлъ, а также въ веденіи алфавитовъ и нумерацій, соединены въ одной комнатѣ, подъ надзоромъ младшаго Дѣлопроизводителя.

Сверхъ того, въ упомянутыхъ правилахъ есть глава *о залогахъ*, въ которой опредѣлено какъ поступать при пріемѣ залоговъ и передачи ихъ въ Казначейство.

Настоящія правила, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскихъ Министерствомъ, будутъ напечатаны, для объявленія по Морскому вѣдомству, такъ какъ остальнымъ учрежденіямъ сего Министерства и, въ особенности, портовымъ конторомъ необходимо знать, какъ распредѣлены дѣла и занятія по Кораблестроительному Департаменту.

9) Относительно самого порядка дѣлопроизводства, который, на основаніи 55 ст. Полож. объ Общемъ образованіи управленія Морскаго вѣдомства, долженъ быть утвержденъ г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, то объ этомъ Департаментъ представилъ свои соображенія, въ докладѣ отъ 15-го Апрѣля 1860 г. № 3.300, и, послѣ того, свое заключеніе на сообщенный ему проектъ правилъ о порядкѣ дѣлопроизводства въ Департаментахъ и Управленіяхъ Морскаго Министерства.

10) Къ 1 Январю 1860 г. въ Департаментѣ состояло:

Штатныхъ чиновниковъ	46
Прикамандированныхъ сверхъ штата	5
Временно прикамандированныхъ по случаю упраздненія Черноморской Ревизіонной Коммиссіи	6
Всего	57

Со введеніемъ въ дѣйствіе новаго положенія объ Общемъ образованіи управленія Морскимъ вѣдомствомъ:

Уволено въ отставку	12
Оставлено за штатомъ	4
Отчислено отъ Департамента	4
Перемѣщено въ портовыя управленія	11
Откомандировано во временную контрольную экспедицію	8
Въ теченіе 1860 г. вновь опредѣлено въ Департаментъ	5
За тѣмъ къ 1-му Января 1861 г. состояло на лицо	23
Менѣе противу 1860 г.	34

Движеніе дѣлопроизводства по Департаменту, за минувшіе два года, 1859 и 1860, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1859	1860	Менѣе противу 1859 г. на
Входящихъ бумагъ было	12.467	9.448	3.019
Исходящихъ	13.983	10.353	3.630

ОТДѢЛЪ XII.

О МѢРАХЪ И РАСПОРЯЖЕНІЯХЪ, СОСТОЯВШИХСЯ ВЪ 1860 Г. ПО ДЕПАРТАМЕНТУ, КЪ УЛУЧШЕНІЮ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ И О НАДОБНОСТЯХЪ, ПРЕДСТОЯЩИХЪ ВЪ СЕМЪ ОТНОШЕНІИ.

1) *Объ утвержденіи штата по содержанію Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго Флота и его канцеляріи.*

Штатъ утвержденъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ 23-го Мая 1860 г., *на два года*, въ слѣдующемъ видѣ.

КОМУ И НА ЧТО.	Число лицъ.	Содержаніе одному.			Всѣмъ.	Примѣчанія.
		Рублей серебромъ.				
		Жал.	Стол.	Кварт.		
Главному Инженеръ-Механику	1	—	—	—	10285 (1500 ф. с.)	По найму.
Его Помощнику	1	1000	600	400	2000	Изъ Офицеровъ Корпуса Инженеръ-Механиковъ.
Главному Чертежнику	1	—	—	—	3085 (450 ф. с.)	По найму.
Чертежникамъ	3	420	—	—	1260	
Переводчику съ Англійскаго языка	1	—	—	—	1500	
Переписчику бумагъ на Англійскомъ языкѣ	1	—	—	—	600	По найму или изъ служащихъ по Корпусу Инжен.-Механиковъ.
На писарей	2	300	—	—	600	
На канцелярскіе и чертежные припасы и матеріалы	—	—	—	—	575	
На наемъ сторожа	1	—	—	—	120	
Итого	—	—	—	—	20025	

Въ число этой суммы 6.000 руб. удѣлены изъ суммы, опредѣленной на содержаніе Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, а остальные 14.025 руб. ассигнуются по смѣтѣ Кораблестроительнаго Департамента.

2) *Объ утвержденіи инструкціи объ обязанностяхъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго Флота.*

Инструкція утверждена Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ 25-го Мая 1860 г. Ею опредѣлены обязанности Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго Флота, какъ общія, по его званію, такъ и нѣкоторыя особенныя въ извѣстныхъ случаяхъ, какъ-то: *при заказѣ машинъ, во время исполненія этихъ заказовъ и при пріемѣ и пробѣ машинъ.* Вмѣстѣ съ тѣмъ инструкція указываетъ: на порядокъ обсужденія вопросовъ по механической части, касающихся въ то же время судоваго устройства или кораблестроенія и на участіе Главнаго Инженеръ-Механика въ разсмотрѣніи вопросовъ и дѣлъ, относящихся до хозяйства, по механической части.

По судостроенію и судовой части.

3) *О вознагражденіи Корабельныхъ Инженеровъ за постройку и исправленіе судовъ.*

Изъ мѣръ и распоряженій, состоявшихся въ 1860 году и имѣвшихъ цѣлію улучшеніе Кораблестроительной части, первое мѣсто, безспорно, занимаетъ Высочайше утвержденное, въ 14 день Мая 1860 г., положеніе о выдачѣ Корабельнымъ Инженерамъ наградныхъ денегъ, за построеніе вновь, тимберовку и исправленіе судовъ.

За постройку судовъ и тимберовку ихъ за-ново опредѣлено выдавать, въ награду, 2% со стоимости судовъ, выведенной по первоначальнымъ смѣтамъ; за тимберовку не заново — 2% съ стоимости передѣлокъ, какія будутъ при этомъ, а за исправленіе судовъ — 2% изъ денегъ, ассигнуемыхъ ежегодно на ремонтъ корпусовъ судовъ, по расчету 4½% первоначальной ихъ стоимости.

За исправленіе судовъ наградныя деньги назначено выдавать собственно Инженерамъ, которые будутъ того заслуживать по удовлетворительности произведенныхъ ими исправленій; деньги же, опредѣляемыя въ награду за постройку и тимберовку судовъ, распредѣляются между *строителями*, *ихъ помощниками*, *кондукторами* и *комендорами*, участвовавшими въ постройкѣ или тимберовкѣ судовъ. Строителю выдается *половина* наградной суммы; изъ другой же половины: одна половина выдается помощникамъ строителя, а другая—кондукторамъ и комендорамъ.

Какъ въ настоящее время суда строятся изъ весьма цѣнныхъ матеріаловъ, то и суммы, опредѣляемыя Инженерамъ въ вознагражденіе за постройку и тимберовку судовъ, будутъ значительны, и составятъ вполнѣ достаточное вознагражденіе, при другихъ преимуществахъ коронной службы.

Посему можно надѣяться, что это поощреніе, заставивъ Корабельныхъ Инженеровъ дорожить своею службою, принесетъ въ недалекомъ будущемъ полезные результаты, какъ въ отношеніи прочности постройки судовъ, такъ равно и искусства строителей.

4) *О покупкѣ нѣкоторыхъ инструментовъ, употребляемыхъ въ Америкѣ при судостроеніи.* Командиръ Фрегата «Генералъ-Ад-

миралъ» доставилъ образцы плотничнымъ и брызгаснымъ инструментамъ, которые употребляются въ Америкѣ при судостроеніи.

Образцы эти были сличены съ такого же рода инструментами, употребляемыми на нашихъ верфяхъ, и, согласно съ мнѣніемъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, были испытаны особою Коммиссіею, подъ предсѣдательствомъ Инспектора Кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго Порта.

Коммиссія одобрила всѣ инструменты, и посему Департаментъ полагалъ заготовить эти инструменты, за исключеніемъ только напарьевъ и перокъ, по ихъ дороговизнѣ и невозможности исправлять въ мастерскихъ нашихъ Адмиралтействъ, въ такомъ количествѣ, въ какомъ Инспекторъ Кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта признаетъ нужнымъ имѣть ихъ на первый разъ.

Таковое предположеніе Департамента одобрено Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ.

5) *О пробѣ судовъ масломъ.* Адмиралтействъ-Совѣтъ, въ дополненіе положенія своего, состоявшагося 3-го Іюля 1849 г. ст. 10.922, коимъ постановлено было, о пробѣ строющихся и тимберуемыхъ судовъ Балтійскаго флота конoплянымъ масломъ или водою, испрашивать каждый разъ разрѣшеніе Совѣта, принимая въ соображеніе, что при употребленіи нынѣ въ постройку судовъ весьма цѣнныхъ матеріаловъ, не можетъ быть и вопроса о пробѣ помянутыхъ судовъ водою, по журналу 14-го сего Мая ст. 21.678, положилъ: о пробованіи строющихся и тимберуемыхъ судовъ конoплянымъ масломъ разрѣшать, на будущее время, самимъ Главнымъ Командирамъ портовъ, а въ С.-Петербургѣ — Директору Кораблестроительнаго Департамента, или Капитанамъ надъ портами, смотря по стоимости потребнаго на сію пробу количества масла, на томъ же основаніи, какъ предоставлено симъ лицамъ, Высочайше утвержденнымъ въ 27 день Января сего года общимъ образованіемъ управленія Морскимъ вѣдомствомъ и портами, утверждать подряды и всякаго рода хозяйственныя заготовленія, по суммѣ операціи.

6) *Относительно обшивки бротъ-камеръ.* Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ, состоявшимся 16 Декабря 1859 г. ст. 21.486 положилъ: для устраненія порчи провизіи допустить, согласно съ мнѣніемъ Кронштадтскаго общаго собранія, обшивку провизіонныхъ ящиковъ желѣзомъ, устраивая оные такъ, чтобы

былъ всегда достаточный къ нимъ притокъ воздуха со всѣхъ сторонъ; самыя же бротъ-камеры на судахъ, имѣющихъ обыкновенное плаваніе, желѣзомъ не обшивать, но дѣлать въ нихъ вторую деревянную обшивку въ одинъ дюймъ толщиною и на прокладкахъ, какъ это постановлено Высочайше утвержденнымъ въ 1844 году положеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу онаго ст. 5.960.

7) *О шпигатахъ къ иллюминаторамъ.* Въ видахъ сбереженія мѣди и упрощенія работы, разрѣшено: вмѣсто отливныхъ шпигатовъ къ судовымъ иллюминаторамъ изготовлять коническія трубы, съ тѣмъ, чтобы онѣ на длину около 12 дюй. были литыя, а за тѣмъ, сообразно толщинѣ судовыхъ бортовъ, были дополняемы трубами же изъ листовой красной мѣди, руководствуясь въ этомъ случаѣ способомъ, принятымъ при изготовленіи означенныхъ трубъ на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ.

8) *О столярной работѣ.* Кронштадтское Общее Собраніе по вопросу о томъ: чрезъ сколько лѣтъ службы корабля слѣдуетъ перечищать на немъ и покрывать вновь столярную работу, если она была натерта воскомъ, или отдѣлана подъ лакъ, журналомъ 20-го Мая 1860 г. положило: Дефектной Коммиссіи, подъ предсѣдательствомъ Капитана надъ портомъ, ежегодно осматривать нужно ли исправлять лаковую работу и опредѣлять исправленіе въ мѣрѣ дѣйствительной надобности; воскомъ же столярную работу вовсе не натирать, а на тѣхъ судахъ, гдѣ уже покрыты щиты такимъ образомъ, тоже Дефектной Коммиссіи опредѣлять поддержку въ мѣрѣ дѣйствительной надобности.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ одобрить таковое положеніе и, вмѣстѣ съ тѣмъ, приказалъ распространить на суда Балтійскаго флота, принятое на судахъ Черноморскаго флота, правило, относительно столярныхъ работъ на верху, чтобы все то, что подвержено мокротѣ, не будучи закрыто палубой, не покрывать лакомъ, а предоставить Командирамъ смазывать масломъ изъ судовыхъ запасовъ и очищать своими средствами когда признается нужнымъ.

9) *Объ окраскѣ новыхъ подѣлокъ и мачтмакерскихъ вещей.* Адмиралтействъ-Совѣтъ, принимая во вниманіе: 1) что немедленная огрунтовка подѣлокъ въ корпусѣ необходима для сохраненія дерева отъ трещинъ, и что Командиры, независимо отъ этого грунта, по окончаніи вооруженія, загрунтовываютъ

вновь предъ окраскою, все судно, не исключая и загрунтованныхъ портомъ мѣстъ, тѣмъ болѣе, что жидкій первый грунтъ стирается и пачкается отъ работъ и 2) что грунтованіе портомъ коечныхъ чехловъ, брезентовъ и т. п. необходимо потому, что портъ имѣетъ болѣе средствъ имѣть хорошаго малярнаго мастера, отъ искусства котораго, при положеніи перваго грунта, будетъ зависѣть чистота коекъ, ибо при дурной огрунтовкѣ чехлы постоянно мараютъ койки, которыя по этому приходится чаще мыть, что сокращаетъ срокъ службы ихъ, — журналомъ 28-го Іюля 1860 г. № 2.764 ст. 21.760 положилъ: въ дополненіе существующихъ постановленій Совѣта: 14 Августа 1834 г. № 582 и 16 Іюня 1839 г. № 364, относительно порвоначальной окраски при портѣ тимберуемыхъ и исправляемыхъ судовъ и разныхъ мачтмакерскихъ вещей, разрѣшить нынѣ Конторы надъ портами, удовлетворять требованія Гг. Командировъ судовъ, какъ о загрунтовкѣ всѣхъ новыхъ подѣлокъ въ корпусѣ судовъ, такъ и о загрунтовкѣ: чехловъ, брезентовъ и другихъ вещей.

10) *Объ испытаніи изобрѣтеннаго иностранцемъ Гюиберомъ состава, для предохраненія дерева отъ червоточинъ и нароста морскихъ травъ, а металловъ — отъ окисленія.*

Окраска судовъ составомъ г. Гюибера, должна обойтись почти въ четыре раза дороже противъ употребляемаго у насъ способа окраски подводныхъ частей желѣзныхъ судовъ сурикомъ. Но, принявъ во вниманіе, что окраску подводной части желѣзныхъ судовъ составомъ Гюибера надобно будетъ возобновлять не ранѣе какъ по истеченіи 15-ти мѣсяцевъ, тогда какъ въ океанской соленой водѣ суричная окраска исчезаетъ въ немногіе мѣсяцы, и какъ, сверхъ того, составъ этотъ имѣетъ свойство предохранять металлы отъ окисленія, то разрѣшено испытать его на трехъ желѣзныхъ судахъ: въ Балтійскомъ, Каспійскомъ и Черномъ Моряхъ, съ тѣмъ, чтобы о результатахъ опытовъ мѣстныя портовыя начальства доставили подробные отчеты.

Съ этою цѣлію для судовъ Кронштадтскаго и Астраханскаго портовъ пріобрѣтено покупкою отъ г. Гюибера 640 литровъ изобрѣтеннаго имъ состава за сумму 1.372 р. 80 коп.; потребное же количество состава для Черноморскаго вѣдомства, предоставлено Главному Командиру Николаевскаго порта выписать изъ-за границы по собственному его распоряженію.

Составъ этотъ положено испытать только надъ желѣзными судами, такъ какъ деревянныя суда съ мѣдною обшивкою не имѣютъ въ немъ надобности, а безъ обшивки плаваютъ только въ прѣсной водѣ, гдѣ нѣтъ червей вредныхъ для судовъ.

11) *О деньгахъ для окраски судовъ.* При разрѣшеніи въ 1846 г. отпускать командирамъ судовъ, вмѣсто окрасочныхъ матеріаловъ, деньги, въ томъ размѣрѣ, во что обошлись бы казнѣ эти матеріалы при ихъ заготовленіи; постановлено было удерживать изъ этихъ денегъ 10%.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, имѣя въ виду, что прежнія парусныя суда замѣнены винтовыми, которыя, по причинѣ садящейся на ихъ борты копоти, требуютъ болѣе частой окраски, изволилъ признать справедливымъ выдавать деньги на окраску въ полномъ количествѣ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, разсмотрѣвъ представленіе по этому предмету Департамента, журналомъ 20 Мая 1860 г. ст. 21.684, означенный 10% вычетъ отмѣнилъ.

12) *О судовой мебели.* Согласно съ ходатайствомъ Департамента назначена особая Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ, для составленія положенія: какого образца, въ какомъ количествѣ и на какую сумму признается необходимымъ снабжать винтовыя суда мебелью и каютными приборами.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Департаментъ входилъ въ сношеніе съ мебельнымъ фабрикантомъ Туромъ о составленіи рисунковъ для судоваго столярства и образцевъ разной судовой мебели.

Часть рисунковъ мебели уже доставлена г. Туромъ, а остальные рисунки столярству ожидаются отъ него.

Коммиссія же составила вѣдомости о мебели и каютныхъ уборахъ для фрегата «Олегъ» и прочихъ судовъ, одинаковыхъ съ нимъ размѣровъ. Вѣдомости эти одобрены Кронштадтскимъ Общимъ Собраніемъ; по нимъ исчислено мебели на 2.947 руб. 50 коп. и каютныхъ уборовъ на 980 руб. 5 коп.

По полученіи отъ Кронштадтскаго порта окончательныхъ соображеній Коммиссіи относительно мебели для прочихъ судовъ, Департаментъ не замедлитъ представить свои соображенія о количествѣ однообразной мебели для каждаго ранга судовъ, съ представленіемъ образцовъ оной.

13) *О судовыхъ сервизахъ.* Для опредѣленія числа вещей, долженствующихъ составлять судовые сервизы, составлена въ Кронштадтѣ особая Коммиссія.

Образцы этимъ вещамъ, однообразные для всѣхъ судовъ флота, будутъ избраны Департаментомъ и представлены на утвержденіе вслѣдъ за полученіемъ окончательнаго заключенія Коммиссіи о составѣ судовыхъ сервизовъ.

14) *Объ отпускѣ денегъ на мелкія суда, для покупки книгъ.* Въ 1859 году Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ, въ видахъ принесенія умственной и нравственной пользы Гг. офицерамъ, назначаемымъ въ заграничное плаваніе, при отправленіи корабля или фрегата за границу, отпускать командирамъ сихъ судовъ на покупку русскихъ книгъ по 300 р. сер. и 20% отъ этой суммы на пополненіе библіотекъ, съ тѣмъ чтобы книги оставались казенною собственностью корабля или фрегата.

Какъ въ означенномъ Высочайшемъ повелѣніи не было упомянуто о судахъ меньшихъ ранговъ, отправляемыхъ въ заграничныя плаванія, то Департаментъ входилъ по сему предмету съ представленіемъ, на которомъ послѣдовала слѣдующая резолюція г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ: «Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, разумѣетъ, что въ Высочайшемъ повелѣніи слѣдуетъ понимать вообще всѣ суда, идущія за границу; но какъ корветы, клипера, лодки и проч. мелкія суда нельзя сравнивать съ кораблями и фрегатами, на которыхъ офицеровъ значительно болѣе, то Его Высочество приказалъ на корветы и прочія мелкія суда отпускать на покупку книгъ по 200 руб. сер. и на пополненіе библіотекъ 20% отъ этой суммы.

15) *О величинѣ коекъ.* Согласно съ приказаніемъ Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, для фрегатовъ «Генералъ-Адмиралъ» и «Олегъ» и клипера «Абрекъ» сшиты койки по размѣру коекъ, предложенныхъ Вице-Адмираломъ Фонъ-Шанцомъ, длиною 6 фут. 5 дюйм. шириною 3 фут. 7 дюйм. (шире противъ штатнаго положенія на 7 дюйм. и длиннѣе на 5 дюймъ), съ распорками по образцу, имъ же данному; каковыми койками разрѣшено снабжать на будущее время всѣ новыя суда.

16) *О сундукахъ для кадетъ и гардемаринъ.* По образцу штатныхъ гардемаринскихъ сундуковъ, имѣемыхъ на англійскихъ

судахъ, были изготовлены таковые сундуки для штурманскихъ адетъ, находившихся въ 1860 году въ практическомъ плаваніи на шкунахъ «Секстанъ» и «Компасъ».

17) *О размѣрахъ концевыхъ звеньевъ цѣпныхъ канатовъ.* Въ исполненіе приказанія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, о собраніи въ Англіи свѣдѣній на счетъ размѣра концевыхъ звеньевъ цѣпныхъ канатовъ, предложено было находившемуся въ Лондонѣ Капитанъ-Лейтенанту Пещурову: а) увѣдомить не произошло ли въ Англіи какихъ либо перемѣнъ относительно правилъ о выковкѣ якорей и цѣпей, сравнительно съ правилами, изданными по сему предмету въ 1849 году въ Николаевѣ, при Черноморскомъ Гидрографическомъ Депо; и б) доставить свѣдѣнія о размѣрахъ, какіе даютъ въ англійскомъ флотѣ концевымъ звеньямъ, къ коимъ прикрѣпляются скобы якорей.

Капитанъ-Лейтенантъ Пещуровъ донесъ, что при выдѣлкѣ цѣпныхъ канатовъ для Англійскаго Адмиралтейства, подрядчики обязаны держаться правилъ, существующихъ уже болѣе 10 лѣтъ, безъ малѣйшей перемѣны. Эти правила въ томъ, что касается до утолщенія концевыхъ звеньевъ и звеньевъ, непосредственно къ нимъ прилегающихъ, вполнѣ согласны съ правилами о выковкѣ якорей и цѣпныхъ канатовъ изданными въ 1849 году въ Николаевѣ.

Вмѣстѣ съ этимъ Пещуровъ доставилъ таблицу главныхъ размѣреній звеньевъ цѣпныхъ канатовъ французскаго флота и чертежи, опредѣляющіе для каждой толщины цѣпей соотвѣтствующія увеличенія въ размѣрахъ концевыхъ звеньевъ канатовъ.

Его Императорское Высочество, разсмотрѣвъ докладъ по сему предмету Кораблестроительнаго Департамента, изъявилъ согласіе на напечатаніе въ Морскомъ Сборникѣ данныхъ, собранныхъ на счетъ правилъ, коимъ слѣдуютъ въ Англіи и во Франціи относительно толщины и вида концевыхъ звеньевъ цѣпныхъ канатовъ, и приказалъ, чтобы, въ отношеніи размѣра концевыхъ звеньевъ для нашего флота, приняты были къ непремѣнному исполненію правила о выковкѣ якорей и цѣпныхъ канатовъ, изданныя въ Николаевѣ; чтобы въ этотъ видъ были приведены, постепенно, всѣ якорныя цѣпи, и чтобы Адмирал-

тейскіе Ижорскіе и Воткинскіе Заводы строго держались упомянутыхъ правилъ.

18) Сверхъ вышеизложенныхъ мѣръ въ 1860 г. производились испытанія: а) надъ помпою двойнаго дѣйствія безъ клапановъ, изобрѣтенною Почетнымъ Гражданиномъ Талемъ и механикомъ Николаевской желѣзной дороги Гартмейеромъ; и б) надъ способами, употребляемыми для пробы якорей.

Помпа пріобрѣтена отъ изобрѣтателей, за 700 руб. сер. и подвергнута была испытанію, сперва на учебномъ кораблѣ «Прохоръ», а потомъ — на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ; свѣдѣнія о результатѣ этихъ опытовъ доставлены уже въ 1861 году, а потому окончательнаго заключенія о пользѣ снабженія судовъ помпою Таля и Гартмейера еще не сдѣлано.

Опыты для опредѣленія какому изъ двухъ способовъ пробы якорей: *бросанію ли ихъ съ высоты или растяженію* слѣдуетъ отдать предпочтеніе, производились на Воткинскомъ заводѣ особою Коммиссіею, въ составъ коей отъ Морскаго вѣдомства былъ командированъ Инженеръ-Механикъ Капитанъ Гавриловъ.

По этому случаю Департаментомъ были собраны, чрезъ посредство г. Генералъ-Адъютанта Графа Путятина, различныя свѣдѣнія о пробѣ якорей въ Англіи, съ которыми ознакомленъ былъ Капитанъ Гавриловъ, прежде отъѣзда его на заводы, и которыя сообщены были Департаменту Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ.

Капитанъ Гавриловъ, по возвращеніи своемъ изъ командировки, донесъ, что испытанія надъ способами пробы якорей произведены; но о результатѣ этихъ испытаній Коммиссія положила представить заключеніе не прежде, какъ по возвращеніи изъ-за границы Начальника Камско-Воткинскаго завода Полковника Іосса, командированнаго туда съ цѣлью ознакомиться съ выдѣлкою желѣза на тамошнихъ заводахъ, при чемъ онъ, конечно, будетъ имѣть возможность видѣть ковку якорей и ихъ испытаніе и, слѣдовательно, сравнить результаты, получаемые тамъ при пробѣ якорей съ тѣми, которые получены нынѣ на Воткинскихъ заводахъ.

По судовымъ механизмамъ.

19) *Объ аппаратахъ для перегрѣванія пара.* По волѣ Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, къ изготовлен-

нымъ въ Англіи машинамъ для клиперовъ «Абрекъ и Гайдамакъ», а также въ Финляндіи «Всадникъ», приспособленъ аппаратъ перегрѣванія пара (Superheating Steam), въ томъ предположеніи, что чрезъ это уменьшится потребность въ углѣ отъ 20 до 30 процентовъ, и, слѣдовательно, при одномъ и томъ же количествѣ угля увеличится время, которое паровое судно можетъ находиться въ плаваніи подъ парами.

20) *О контръ-балансахъ.* Съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, для болѣе равномѣрнаго круга вращенія гребнаго вала и правильнаго дѣйствія самыхъ машинъ, преспособлены къ изготовленнымъ на заводахъ Берда и Макферзена механизмамъ: корвета «Богатырь» и фрегата «Ослябя», *контръ-балансы или противо-вѣсы*, согласно съ предложеніемъ члена Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Капитана Эшапнара, одобреннымъ Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго флота.

21) *О колосникахъ.* По волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отмѣнено снабженіе паровыхъ судовъ желѣзными колосниками и постановлено, чтобы вмѣсто ихъ отпускались на суда колосники чугунные въ достаточномъ количествѣ и, кромѣ того, металлическіе лекалы, на случай если бы во время кампаніи потребовалось отлить новые колосники.

22) *О матеріалахъ и припасахъ, необходимыхъ для дѣйствія паровыхъ механизмовъ.* По приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, для опредѣленія количества топлива, матеріаловъ и припасовъ, необходимыхъ для дѣйствія механизмовъ паровыхъ судовъ, учреждена была Коммиссія подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Беренса.

Коммиссія представила составленные ею проекты: а) *положенія о матеріалахъ, припасахъ, инструментахъ и запасныхъ вещахъ, потребныхъ для дѣйствія механизмовъ винтовыхъ и колесныхъ паровыхъ судовъ;* б) *правилъ для руководства старшему судовому механику, при пріемѣ и употребленіи матеріаловъ и для веденія машиннаго журнала;* в) *формы самаго журнала.*

По разсмотрѣніи этихъ проектовъ въ Департаментѣ, они внесены были въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, который, журналомъ 7-го Мая 1860 г. ст, 21.670, утвердилъ оные, *въ видѣ опыта, на три года*, съ тѣмъ, чтобы, по окончаніи судами кампаній, всѣ

замѣчанія, какія сдѣланы будутъ на проекты, были сообщаемы упомянутой Коммиссіи.

Помѣщаемая ниже сего таблица, показываетъ, во что обходилось дѣйствіе паровыхъ механизмовъ, *въ продолженіи годовой кампаніи*, по положенію 1847 года, и во что будетъ обходиться по положенію нынѣ утвержденному.

Число силъ механизма.	По положенію 1847 г.	По положенію 7 Мая 1860 г.	Дешевле противу положенія 1847 г. на
	Рублей серебромъ.		
1000	85.481	52.421	33.060
800	68.395	42.019	26.376
600	51.344	31.577	19.767
500	42.775	26.296	16.479
400	34.216	22.733	11.483
200	17.205	11.466	5.739
100	9.366	6.889	2.477

Здѣсь слѣдуетъ сказать, что при разсмотрѣніи Коммиссіею вѣдомостей о расходахъ сала и масла на паровыхъ судахъ въ 1859 г. найдено, что расходъ этихъ матеріаловъ былъ необыкновенно великъ на нѣкоторыхъ судахъ, и что при изслѣдованіи причинъ тому, оказалось, что уже въ 1860 году нѣкоторыя изъ этихъ судовъ начали расходывать упомянутые матеріалы только не многимъ болѣе того количества, которое назначено новымъ положеніемъ, а другія вполнѣ подвели свои расходы подъ положеніе, при чемъ г. Контръ-Адмиралъ Беренсъ въ особенности свидѣтельствовалъ объ усердіи механика корабля «Орелъ» Инженеръ-Поручика Моисѣева, который одинъ изъ первыхъ, руководствуясь правилами новаго положенія, пріучилъ машинистовъ расходовать матеріалы съ должною бережливостію и своею заботливостью исправилъ судовыми средствами всѣ недостатки, какъ по механизму, такъ и въ лубрикаторахъ, и тѣмъ избѣжалъ прежней значительной и безполезной траты матеріаловъ, подведя расходъ оныхъ въ точности къ новому положенію.

Для примѣра неодинаковаго расхода угля на однихъ и тѣхъ же судахъ можно указать на почтовый пароходъ Каспійской флотиліи «Ленкорань».

Въ помѣщаемой ниже сего таблицѣ заключаются свѣдѣнія, извлеченныя, изъ шханечныхъ журналовъ этого парохода, о числѣ проплытыхъ имъ миль и количествѣ израсходованнаго имъ при этомъ угля.

Года.	Кто командовалъ.	Число проплытыхъ миль.	Количество израсходованнаго угля. Въ теченіе года.	Количество израсходованнаго угля. На одну милю.	Средній расходъ угля.	Средняя цѣна угля за пудъ.
1846	Капит.-Лейтен. Акуловъ...	6.120	37.126 п. 20 ф.	6 п. 2¾ ф.	5 п. 14¾ ф.	29 ¼ к.
1847	Онъ же......	8.646	40.387 — 31 —	4 — 26¾ —		
1848	Капит.-Лейтен. Комаровскій.	7.161	36.084 — 3 —	5 — 1 —	5 — 3 —	
1849		5.769	26.042 — 35 —	4 — 20½ —		
1850		6.849	35.509 — 20 —	5 — 7¼ —		
1851		7.008	31.572 — 35 —	4 — 20¼ —		
1852		1.764	10.002 — 5 —	5 — 27 —		
1853		6.360	31.226 — 25 —	4 — 36¼ —		
1854		5.812	33.557 — 25 —	5 — 31 —		
1855	Капит.-Лейтен. Ефимовъ...	9.932	52.749 —	5 — 12½ —	5 — 7 —	
1856		9.231	46.562 — 13 —	5 — 1¾ —		
1857	Капит.-Лейтен. Папаставро.	5.684	32.511 — 12 —	5 — 28¼ —	5 — 28¼ —	
1858	Капит.-Лейтен. Болтинъ...	8.061	54.745 — 5 —	6 — 33¾ —	6 — 30¼ —	
1859		10.385	69.753 — 15 —	6 — 28¾ —		

Въ такіе большіе промежутки времени и при столь значительномъ числѣ проплытыхъ миль нельзя предполагать, чтобы обстоятельства, сопровождавшія плаваніе парохода въ одни годы, во многомъ разнились отъ тѣхъ, которыя онъ имѣлъ въ другіе годы. Посему можно сдѣлать такой выводъ, что если бы пароходъ «Ленкорань» съ 1847 г. по 1859 г. оставался подъ командою Капитанъ-Лейтенанта Акулова, то въ эти тринадцать лѣтъ пароходъ издержалъ бы угля, на переплытые имъ 92.662, мили, 432.615 пуд.. на сумму 126.540 руб. сер. На-

противъ того эта сумма при командованіи пароходомъ послѣдующими его командирами составила бы: при Комаровскомъ — 137.551 р.; Ефимовѣ — 140.261 р.; Папаставро — 154.659 р., и, наконецъ, при Болтинѣ 183.117 руб., т. е, болѣе противу перваго, Акулова, отъ 11.011 до 56.577. руб. сер. Изъ таблицы также видно, *во-первыхъ*, что вслѣдъ за перемѣною командира расходъ угля на пароходѣ увеличивался, а въ послѣдующіе годы командованія того же Капитана — уменьшался, кромѣ нѣкоторыхъ годовъ, что, можно полагать, зависѣло отъ качествъ угля; и, *во-вторыхъ*, что при командованіи пароходомъ Капитанъ-Лейтенантомъ Болтинымъ, онъ сжигалъ угля несравненно болѣе чѣмъ при всѣхъ другихъ командирахъ.

По хозяйственной части.

23) *О разводѣ паровъ.* Со введеніемъ паровыхъ двигателей на всѣхъ судахъ, значительно увеличились расходы Морскаго вѣдомства на топливо, на ремонтъ машинъ и, *въ особенности*, паровыхъ котловъ, которые невсегда въ остояніи выслуживать даже 6 лѣтъ.

Съ цѣлью постановить нѣкоторыя правила о разводѣ паровъ, сдѣлано было сношеніе съ Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Путятинымъ о сообщеніи правилъ по сему предмету; коими руководствуются въ англійскомъ и французскомъ флотахъ, а съ Вице-Адмираломъ Фонъ Шанцомъ и Контръ Адмираломъ Беренсомъ о доставленіи ихъ мнѣній по этому предмету.

По обсужденіи всѣхъ данныхъ, полученныхъ по этому важному въ экономическомъ отношеніи вопросу, Кораблестроительный Департаментъ полагалъ, что паровыхъ судамъ, имѣющимъ отдѣльныя плаванія, слѣдуетъ разводить пары только въ тѣхъ случаяхъ, когда возложенныя на нихъ порученія не могутъ быть безъ этого удовлетворительно выполнены, а также во время противнаго вѣтра, при входѣ и выходѣ изъ портовъ и по другимъ причинамъ, признаваемымъ Командирами судовъ *вполнѣ уважительными*, съ тѣмъ, чтобы каждый разъ въ шханечныхъ журналахъ прописываемы были въ подробности обстоятельства, побудившія развести пары.

На докладѣ Департамента объ этомъ послѣдовала собственноручная резолюція Его Императорскаго Высочества Ге-

нералъ-Адмирала: «Вполнѣ согласенъ съ заключеніемъ. Полагаю, что будетъ полезно сообщить это дѣло, въ копіяхъ, всѣмъ Главнымъ Командирамъ».

Таковое приказаніе Его Высочества приведено въ исполненіе.

24) *О понтонѣ для осмотра винтовъ.* Для уменьшенія расходовъ, сопряженныхъ со вводомъ судовъ въ особо-приспобленный въ Николаевскомъ портѣ, въ Черномъ морѣ, элингъ для вынутія винтовъ, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, согласно съ представленіемъ Главнаго Командира, разрѣшилъ для осмотра винтовъ построить при Николаевскомъ портѣ половинчатый понтонъ, длиною 22 фут., шириною 17 и вышиною 18 фут., за исчисленную по смѣтѣ сумму 1.284 р. $23\frac{1}{2}$ коп.

25) *О пересмотрѣ положенія о тратѣ.* При разсмотрѣніи представленія Департамента о принятіи на счетъ казны убытка, происшедшаго отъ неявки въ Кронштадтскихъ Экипажескихъ магазинахъ нѣкоторыхъ матеріаловъ, Адмиралтействъ-Совѣтъ, имѣя въ виду, что со времени утвержденія Совѣтомъ въ 1841 году тратнаго положенія, въ способахъ храненія казеннаго Адмиралтейскаго имущества сдѣланы значительныя улучшенія, которыя должны имѣть вліяніе на уменьшеніе траты въ матеріалахъ во время ихъ храненія, поручилъ Департаменту пересмотрѣть тратное положеніе 1841 года.

По соображеніи отзывовъ по настоящему предмету Портовыхъ Управленій съ дѣлами Кораблестроительнаго Департамента, Департаментъ пришелъ къ заключенію; а) что способъ, принятый нѣкоторыми портами для исчисленія траты, и именно: что трата исчислялась на полное количество матеріаловъ, которое поступало на приходъ въ теченіе года, не смотря на то, что бо̀льшая часть изъ этихъ матеріаловъ не оставалась въ магазинахъ въ продолженіе цѣлаго года,—нельзя считать правильнымъ; б) что болѣе удовлетворительнымъ слѣдуетъ признавать употребляемый, съ 1858 г. въ Кронштадтѣ, гдѣ мѣсячные остатки матеріаловъ умножаются на $\frac{1}{12}$ часть тратнаго положенія; в) что со введеніемъ въ 1859 г. новаго порядка пересылки матеріаловъ изъ одного порта въ другой, упакованными и запломбированными, а также по случаю заподряженія матеріаловъ, по бо̀льшей части, съ доставкою въ тотъ портъ,

куда они слѣдуютъ, трата на матеріалы, при пересылки оныхъ, значительно уменьшилась, и не можетъ быть постоянно одинаковою, а потому и въ опредѣленіи на сей предметъ условной траты, не настоитъ надобности; г) что измѣненіе тратнаго положенія 1841 г. было бы преждевременнымъ, такъ какъ портовые магазины не приведены еще къ окончательному устройству.

Разсмотрѣвъ представленіе объ этомъ Департамента, Адмиралтействъ-Совѣтъ (журн. 16 Сентября 1860 г. ст. 21.804) положилъ: тратное положеніе 1841 г. оставить въ своей силѣ, съ тѣмъ чтобы: а) трата исчислялась только на тѣ матеріалы, которые дѣйствительно находились въ портовыхъ магазинахъ, при чемъ время бытности матеріаловъ въ магазинахъ слѣдуетъ опредѣлять складывая остатки, выводимые къ первымъ числамъ каждаго мѣсяца и раздѣляя итогъ оныхъ на 12; частное число принимать за количество матеріаловъ, бывшихъ на храненіи въ магазинахъ, на которое и надлежитъ полагать трату, допускаемую положеніемъ; и б) при перевозкѣ и пересылкѣ матеріаловъ изъ одного порта въ другой, трата на матеріалы не исчислялась; всякій же ущербъ, послѣдовавшій при этомъ для казны, согласно съ постановленіемъ Адмиралтействъ-Совѣта 3-го Октября 1828 г., подвергать особому разсмотрѣнію.

26) *О храненіи и расходованіи инструментовъ.* Адмиралтействъ-Совѣтъ, при разсмотрѣніи представленія Департамента, относительно порядка храненія и расходованія инструментовъ, отпускаемыхъ къ кораблестроенію и въ Адмиралтейскія мастерскія, пришелъ къ заключенію, что разъ отпущенные къ работамъ инструменты должны считаться принадлежностью портовъ и мастерскихъ, и быть возвращаемы въ магазины только тогда, когда придутъ въ негодность или будутъ требовать починки. На основаніи этого общаго правила, инструменты, отпущенные къ работамъ, если по окончаніи сихъ работъ, будутъ еще годны для употребленія въ дѣло, не должны быть сдаваемы въ магазины, а остаются въ распоряженіи порта, для другихъ работъ или въ запасъ.

Относительно же порядка храненія и расходованія инструментовъ, Адмиралтействъ-Совѣтъ положилъ: предоставить это непосредственному распоряженію Капитановъ надъ портами, съ тѣмъ, чтобы они, по истеченіи года, представили въ Корабле-

строительный Департаментъ, для дальнѣйшихъ соображеній по сему предмету, свои заключенія о томъ порядкѣ, который, на основаніи общихъ правилъ, изъясненныхъ въ настощемъ рѣшеніи Совѣта, будетъ имъ введенъ въ портахъ.

27) *Объ окрасочныхъ матеріалахъ для фрегата «Генералъ-Адмиралъ».* Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 21-го сего Іюня ст. 21.716, согласно представленію Кораблестроительнаго Департамента, утвердилъ, въ видѣ опыта на три года, исчисленіе количества красочныхъ матеріаловъ, опредѣленныхъ особою Коммиссіею въ Кронштадтѣ для фрегата «Генералъ-Адмиралъ», въ настоящее вооруженіе, въ запасъ, и по части механизма, съ тѣмъ, чтобы, по истеченіи сего срока, Командиръ Фрегата донесъ: соотвѣтствуетъ ли означенное исчисленіе дѣйствительной потребности и тогда уже окончательно утвердить оное.

28) *Объ отпускѣ матеріаловъ на суда, не подходящія къ штату* 1840 *года.* Адмиралтействъ-Совѣтъ, согласно ходатайству г. Главнаго Командира Кронштадтскаго порта и представленію Кораблестроительнаго Департамента, журналомъ 19-го сего Октября № 2.780, ст. 21.840, разрѣшилъ: по причинѣ весьма значительнаго измѣненія въ размѣрахъ настоящихъ судовъ противу судовъ тѣхъ же ранговъ, вошедшихъ въ штатъ 1840 г., принять на будущее время правиломъ, чтобы для комплектованія не подходящихъ къ штату 1840 г. судовъ, какъ красочными, такъ и другими матеріалами, составляемъ былъ при портѣ расчетъ, сообразно размѣрамъ судна, который, по повѣркѣ въ Кораблестроительномъ Техническомъ Комитетѣ, принимать для руководства на все время служенія судна.

29) *О суммахъ для поощренія казенныхъ мастеровыхъ.* Въ отдѣлѣ о рабочихъ силахъ упомянуто, о томъ что, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отпущены въ распоряженіе Капитановъ надъ портами особыя суммы, въ числѣ 6.200 руб., для поощренія казенныхъ мастеровыхъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, разсмотрѣвъ эту мѣру въ хозяйственномъ отношеніи, журналомъ 7-го Мая 1860 г. ст. 21.665, положилъ, чтобы расходъ сей на 1861 г. внесенъ былъ въ смѣты Балтійскихъ и Черноморскихъ портовъ по статьямъ на выдачу рабочихъ денегъ.

30) *О распредѣленіи работъ между Адмиралтейскимъ, Ижорскимъ и Кронштадтскимъ Пароходными Заводами и мастерскими портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго.* Въ отчетѣ за 1859 годъ было сказано, что Кораблестроительный Департаментъ собираетъ необходимыя данныя для приведенія въ исполненіе приказанія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, относительно болѣе правильнаго раздѣленія работъ между Ижорскими Заводами, Кронштадтскимъ и С.-Петербургскимъ портами.

Въ 1860 году, согласно съ представленіемъ Департамента, Его Императорское Высочество изволилъ утвердить слѣдующее распредѣленіе работъ между означенными заводами и портами:

На Ижорскихъ Заводахъ.

Изготовлять: новые механизмы и паровые котлы, камбузы, водяные котлы, судовые камины, мѣдное крѣпленіе (кромѣ лекальнаго), входящее въ корпуса судовъ, инструменты съ механическими приспособленіями, желѣзные и мѣдные листы всѣхъ размѣровъ, угловое и сортовое желѣзо, якоря, цѣпные канаты и цѣпи меньшихъ размѣровъ. *Производить:* отдѣлку всѣхъ тѣхъ металлическихъ вещей, входящихъ въ корпуса судовъ, для которыхъ средства портовыхъ мастерскихъ окажутся недостаточными, а также отливку вещей для портовыхъ строеній. *Исправлять:* паровые котлы, камбузы и систерны для судовъ С.-Петербургскаго порта.

На Кронштадтскомъ Пароходномъ Заводѣ.

Изготовлять: новые паровые котлы для всего флота и портовъ Балтійскаго Управленія; *исправлять* и *ремонтировать* всѣ судовые механизмы; *отливать* винты и всѣ предметы и вещи изъ чугуна, какъ для судовъ, находящихся въ Кронштадтѣ, такъ и для тамошняго порта. Выдѣлывать тѣ дѣльныя вещи, употребляемыя при вооруженіи судовъ въ Кронштадтѣ и потребныя для укомплектованія судовъ Кронштадтскаго порта, которыя не могутъ быть сдѣланы въ мастерскихъ порта. *Дѣлать* оковку рангоута для судовъ, вооружаемыхъ въ Кронштадтѣ, если она не можетъ быть изготовлена въ портовыхъ мастерскихъ. *Гальванизировать* и *цинковать* вещи для всѣхъ портовъ Балтійскаго Управленія.

За тѣмъ изготовленіе всѣхъ предметовъ и дѣльныхъ вещей, входящихъ въ корпусъ судна во время его постройки, и лекальное мѣдное крѣпленіе изготовлять при портовыхъ мастерскихъ, которыя должны быть приведены въ такое положеніе, чтобы могли выполнять эти работы, а, покуда онѣ не будутъ имѣть для сего средствъ, изготовлять лекальное мѣдное крѣпленіе на Ижорскихъ Заводахъ. Кромѣ того, портовыя мастерскія обязаны производить пригонку, сверловку и сварку дѣльныхъ вещей, укрѣпляемыхъ въ корпуса судовъ при ихъ постройкѣ и вооруженіи, дѣлать оковку рангоута меньшихъ размѣровъ для судовъ своего порта и исправлять простой инструментъ.

Новые инструменты, а также фонари, каютные приборы, вещи, относящіяся до хозяйства судовъ, мебель и прочіе предметы убранства и украшенія для обоихъ портовъ, находящіеся постоянно въ частной промышленности, пріобрѣтать преимущественно съ воли.

31) *Объ устраненіи причинъ, замедлявшихъ сообщеніе С.-Петербурга и Кронштадта съ Ижорскими Заводами.* Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, усматривая медленность сообщенія и перевозки грузовъ между Адмиралтейскими Ижорскими Заводами и портами, приказалъ изслѣдовать этотъ предметъ во всѣхъ подробностяхъ и отчетъ объ этомъ изслѣдованіи, вмѣстѣ съ соображеніями Директора Кораблестроительнаго Департамента, представить Его Высочеству.

Въ исполненіе таковой воли Его Императорскаго Высочества, Департаментъ подробно представлялъ г. Управлявшему Морскимъ Министерствомъ объ обстоятельствахъ, препятствующихъ скорому сообщенію Кронштадта и С.-Петербурга съ Колпинымъ, съ заключеніемъ, что, за всѣми мѣрами, принятыми уже къ устраненію означенныхъ обстоятельствъ, полезно было бы сдѣлать слѣдующее распоряженія.

а) Для буксировки баржъ съ казеннымъ грузомъ: по рѣкѣ Ижорѣ—имѣть паровую шлюпку въ 10 силъ, а по рѣкѣ Невѣ, отъ Новаго Адмиралтейства за Литейный мостъ, другую такую шлюпку въ 20 силъ.

б) Просить вѣдомство Путей Сообщенія расчистить рѣку Ижору до глубины 5 футъ, а до тѣхъ поръ производить углубленіе рѣки посредствомъ находящейся на заводахъ землечерпательной машины.

в) Просить вѣдомства: Путей Сообщенія и Военное, первое объ усиленіи надзора за частнымъ судоходствомъ по рѣкѣ Ижорѣ, чтобы по ней могли безпрепятственно ходить суда съ казеннымъ грузомъ, а второе о перенесеніи провіантскихъ сараевъ на берегъ р. Невы къ селенію Усть-Ижоры, что дастъ возможность не имѣть постояннаго моста на рѣкѣ Ижорѣ, который въ настоящее время представляетъ одно изъ самыхъ значительныхъ затрудненій при слѣдованіи грузовъ по рѣкѣ Ижорѣ; и

е) Обязать содержателей кирпичныхъ заводовъ и лѣсныхъ складовъ, находящихся на обоихъ берегахъ рѣки Ижоры, незасоривать рѣку мусоромъ, щебнемъ и древесною корою, возложивъ надзоръ за этимъ на мѣстную земскую полицію.

Предположенія эти одобрены Его Высочествомъ и въ слѣдствіе сего:

1) Начальникъ С.-Петербургской губерніи предписалъ Царскосельскому и Шлиссельбургскому Земскимъ Судамъ имѣть наблюденіе за хозяевами кирпичныхъ заводовъ и лѣсныхъ складовъ на р. Ижорѣ, чтобы они не засоривали рѣку мусоромъ.

2) Провіантскій Департаментъ увѣдомилъ, что въ настоящее время не признается возможнымъ перенести сараи съ провіантскимъ складомъ на берегъ р. Невы.

3) Вѣдомство Путей Сообщенія сдѣлало распоряженіе о составленіи проекта углубленія р. Ижоры.

4) Землечерпательная машина, дѣйствовавшая уже въ 1859 г., продолжала и въ 1860 г. производить очистку р. Ижоры отъ мелей и сору въ предѣлахъ заводской земли.

5) Для буксированія судовъ съ грузомъ по рѣкѣ Ижорѣ заводъ имѣетъ паровую шлюпку; а для буксированія судовъ съ грузомъ, слѣдующихъ на Ижорскіе заводы прямо отъ С.-Петербургскаго Новаго Адмиралтейства, купленъ, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, у заводчика Берда, за 15.000 руб. сер., желѣзный винтовый пароходъ «Разсыльный», съ машиною высокаго давленія въ 20 силъ, съ опускною трубою.

Размѣренія парохода слѣдующія:

Длина .... 70 ф.
Ширина .... 12 »

Углубленіе:

ахтеръ-штевня .... 5 »
форъ-штевня .... 3 » 6 д.

Пароходъ имѣетъ палубу по всей своей длинѣ, а въ носу и на кормѣ — небольшія каюты; онъ можетъ свободно проходить подъ мостами, имѣющимися на рѣкѣ Невѣ, и при буксировкѣ оказался весьма сильнымъ.

32) *О составленіи Коммиссій: для пересмотра штатовъ 1840 г.; для разсмотрѣнія вопросовъ о снабженіи судовъ, отправляемыхъ въ дальнія плаванія*, и *опредѣленія количества портовыхъ запасовъ*.

По волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала составлены въ Кронштадтѣ Коммиссіи:

а) Для пересмотра и надлежащаго исправленія штатовъ 1840 г. относительно вооруженія военныхъ судовъ и опредѣленія при этомъ всѣхъ предметовъ, потребныхъ въ настоящее вооруженіе и въ запасъ для военныхъ паровыхъ судовъ.

б) Для разсмотрѣнія вопроса, предложеннаго Департаментомъ Контръ-Адмиралу Унковскому и Флигель-Адъютанту Попову, какими, по ихъ мнѣнію, матеріалами, припасами и вещами по Кораблестроительной части, слѣдуетъ снабжать суда отправляемыя въ дальнія плаванія по штату и въ большемъ противу штата количествѣ, такъ и замѣчаній по сему предмету Гг. Унковскаго и Попова, съ тѣмъ, чтобы Коммиссія сообщила свои соображенія Департаменту, который вмѣстѣ съ своимъ заключеніемъ представитъ ихъ на усмотрѣніе высшаго начальства; и

в) Для опредѣленія количества портовыхъ запасовъ, какъ строительныхъ матеріаловъ, такъ равно экипажескихъ матеріаловъ, припасовъ и вещей, для снабженія судовъ.

33) *О смѣтахъ на постройку судовъ*. Еще въ отчетѣ Департамента за 1858 г., упомянуто было, что смѣты на постройку судовъ составлялись несвоевременно и часто представляемы были на утвержденіе тогда, когда судно уже спущено на воду.

Хотя это позднее составленіе смѣтъ въ настоящее время устранено, но, чтобы предоставить строителямъ судовъ еще большую возможность, *во-первыхъ*, къ своевременному доставленію смѣтъ на постройку судовъ и, *во-вторыхъ*, въ надлежа-

щей полнотѣ, Департаментъ составилъ *проектъ формы означенныхъ смѣтъ.*

До сихъ поръ, на постройку какого либо судна, необходимые для того матеріалы и вещи требовались въ валовомъ количествѣ или числѣ, не подраздѣляясь ни на части судна, ни даже на число лѣтъ, въ теченіе которыхъ должна быть произведена постройка.

По этому Департаментъ, не имѣя точныхъ свѣдѣній, когда какой матеріалъ или какія вещи понадобятся для постройки судна, вынужденъ былъ требовать исчисленную по смѣтѣ сумму сполна и давать наряды на изготовленіе дѣльныхъ вещей тоже безъ подраздѣленія тѣхъ, которыя потребуются въ первый годъ постройки, отъ тѣхъ, которыя нужны будутъ впослѣдствіи.

Кромѣ того, въ смѣтахъ на постройку судовъ постоянно замѣчались пропуски.

Къ устраненію этихъ неточностей и вытекавшихъ отсюда затрудненій, для хозяйственныхъ распоряженій Департамента, при составленіи упомянутой формы для смѣтъ на постройку судовъ принято въ основаніе раздѣленіе постройки каждаго ранга судовъ на извѣстное число частей, такъ напримѣръ: кораблей: 3-дечнаго — на 22, 2-дечнаго — на 20; фрегатовъ — на 18, корветовъ и клиперовъ и прочихъ мелкихъ судовъ — на 16. Въ этихъ частяхъ сгрупированы всѣ члены судовъ и дѣльныя вещи въ послѣдовательномъ порядкѣ возведенія постройки корпуса судовъ, такъ что каждая часть представляетъ собою отдѣльное цѣлое.

Какъ скоро Департаментъ произведетъ окончательную повѣрку составленной имъ формы смѣты на постройку судовъ, таковая форма въ печатныхъ бланкахъ будетъ розослана въ порты, съ тѣмъ, чтобы самыя смѣты на постройку судовъ составлялись на этихъ бланкахъ, чѣмъ строители судовъ будутъ избавлены отъ возможности сдѣлать пропуски въ требованіи матеріаловъ, мастеровыхъ или вещей, необходимыхъ для постройки судна, смѣту котораго они будутъ составлять по спецификаціямъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета.

Однажды составленныя по этой формѣ смѣты на постройку разнаго ранга судовъ и повѣренныя, какъ въ началѣ по составленіи, такъ и въ послѣдствіи, во время постройки *по рабочимъ листамъ*, которые предполагается открывать на каждую часть

постройки отдѣльно, будутъ служить на будущее время готовыми смѣтами, вполнѣ, или съ незначительными измѣненіями, для постройки судовъ того же ранга.

34) *Объ опредѣленіи стоимости судовъ.* Для опредѣленія стоимости паровыхъ механизмовъ принимается стоимость одной нарицательной силы таковыхъ механизмовъ. Для опредѣленія же стоимости корпуса судовъ, прежде составленія смѣты на постройку судна, у насъ еще не избрана единица. Приступивъ *въ началѣ минувшаго 1860 г.* къ опредѣленію стоимости клиперовъ, постройку коихъ предполагалось отдать съ подряда, Департаментъ остановился на томъ предположеніи, что *стоимость одного строеваго тонна, различнаго ранга уже построенныхъ судовъ*, можетъ съ достаточною точностью служить для предварительнаго опредѣленія, во что можетъ обойтиться предполагаемое къ постройкѣ судно.

Съ этою цѣлью въ Департаментѣ вычислена стоимость строеваго тонна 84-пуш. корабля «Ретвизанъ», которая составляетъ 213 руб. $15\frac{1}{5}$ коп. сер.

Это исчисленіе можетъ служить пособіемъ при исчисленіи матеріаловъ, вещей и рабочихъ, потребныхъ на постройку судовъ, какъ одинаковыхъ размѣреній съ кораблемъ «Ретвизанъ», такъ и другихъ, а также для опредѣленія количества одного какого либо матеріала или вещей, или, наконецъ, мастеровыхъ, потребныхъ на постройку судна извѣстнаго числа строевыхъ тоннъ.

Но чтобы вполнѣ достигнуть цѣли, для которой сдѣлано вычисленіе о стоимости тона корабля «Ретвизанъ», Департаментъ приступилъ къ вычисленіямъ стоимости строеваго тонна другихъ ранговъ построенныхъ судовъ, и предполагаетъ постоянно продолжать дѣлать эти вычисленія, чтобы имѣть возможность видѣть изъ сравненія стоимости тонна одного судна съ стоимостъю другаго судна, одинаковаго ранга съ первымъ, которое изъ этихъ двухъ судовъ построено съ бóльшею экономіею.

Результаты этихъ вычисленій дадутъ возможность Морскому вѣдомству поручать постройку судовъ лицамъ, которыя, при одинаковомъ искусствѣ, производятъ постройки экономнѣе; объявленія же означенныхъ результатовъ во всеобщее свѣдѣніе будетъ, безъ сомнѣнія, имѣть вліяніе на то, что при по-

стройкѣ судовъ на сбереженіе матеріаловъ и рабочихъ силъ будутъ обращать надлежащее вниманіе.

Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что въ настоящей мысли Департаментъ сошелся съ Коммиссіею, которой поручено было Англійскимъ Адмиралтействомъ изслѣдовать хозяйства тамошнихъ казенныхъ Адмиралтействъ и заводовъ.

Донесеніе этой Коммиссіи, объ исполненіи возложеннаго на нея порученія, Департаментъ получилъ, чрезъ посредство Капитанъ-Лейтенанта Пещурова, *въ Октябрѣ 1860 г.*

Въ этомъ донесеніи, между прочимъ, сказано: «что на во«просъ о стоимости работъ по постройкѣ судовъ обращено «слишкомъ мало вниманія; между инженерами господствуетъ «невѣдѣніе о дѣйствительной стоимости работы, какъ произве«денной подъ ихъ надзоромъ, такъ и исполненной на того же «ранга судахъ въ другихъ адмиралтействахъ. Расходы на по«стройку совершенно одинаковыхъ судовъ, но въ разныхъ «адмиралтействахъ, какъ между собою, такъ и въ сравненіи «съ стоимостью подобныхъ судовъ на частныхъ верфяхъ, весь«ма различны и составляютъ на тоннъ разницу даже въ 64 фунта. «Обнародованіе подобныхъ фактовъ въ прежнее время, конечно, «уже успѣло бы принести пользу по сокращенію издержекъ казны «на вновь строющіяся суда, и потому Коммиссія признаетъ совер«шенно необходимымъ публиковать отчеты по постройкѣ судовъ, «а равно и годовые балансы по управленію заводами и адмирал«тействами, для того, чтобы эти отчеты и балансы подвергались «строгому разбору и было бы возможно публично указать на «тѣхъ, чье управленіе или работа стоютъ чрезмѣрно дорого и «кто, на противъ того, заслуживаетъ признательности за соб«люденіе разумной экономіи въ хозяйствѣ по управленію частью «или въ постройкахъ.»

35) Въ 1859 году Департаментъ заявилъ, что въ числѣ мѣръ, которыя необходимо принять для улучшенія кораблестроительной части, главнѣйшими между другими надобно считать слѣдующія:

а) *Водвореніе правильной денежной и матеріальной отчетности.*

Современная и правильная отчетность въ денежныхъ капиталахъ, ассигнуемыхъ Кораблестроительному Департаменту и портовымъ учрежденіямъ по Кораблестроительной части, до-

стигнута введеніемъ въ дѣйствіе Высочайше утвержденныхъ 30-го Мая 1860 г. правилъ для денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству.

Что касается до отчетности въ матеріальныхъ капиталахъ, то, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1859 г., проектъ *положенія о порядкѣ снабженія портовъ по кораблестроительной части, расходованія матеріальныхъ капиталовъ и отчетности въ нихъ*, составленный Вице-Директоромъ Департамента Капитаномъ 2 ранга Жандромъ, было поручено г. Жанду пополнить и измѣнить, въ чемъ окажется нужнымъ, по разсмотрѣніи доставленныхъ на этотъ проектъ мнѣній.

Порученіе это не могло быть окончено въ минувшемъ 1860 году, такъ какъ въ этомъ году Капитанъ 2-го ранга Жандръ былъ занятъ особыми дѣлами, производство коихъ потребовало болѣе 8 мѣсяцевъ времени, именно о распредѣленіи суммы на административныя издержки по проекту новыхъ штатовъ Морскаго Министерства и о приведеніи въ ясность дѣла по постройкѣ судовъ для Каспійской флотиліи.

б) *Составленіе положенія о расходѣ припасовъ и матеріаловъ для дѣйствія механизмовъ.*

Положеніе это, какъ сказано выше въ настоящемъ отдѣлѣ, уже составлено и утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, въ видѣ опыта на три года.

в) *Пересмотръ и дополненіе штатовъ 1840 г., по настоящему вооруженію и по запасу.*

Для исполненія этого труда Департаментъ признавалъ необходимымъ составить особую Коммиссію. Коммиссія эта, какъ упомянуто выше, уже составлена, подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала Фонъ-Шанца.

г) *Преобразованіе морскихъ рабочихъ экипажей*

Изъ свѣдѣній, помѣщенныхъ въ настоящемъ отчетѣ въ VIII отдѣлѣ о рабочихъ силахъ, можно видѣть на сколько подвинулся впередъ вопросъ объ упраздненіи рабочихъ экипажей.

Департаментъ полагаетъ, что мѣры, принятыя относительно найма для Адмиралтействъ и заводовъ вольныхъ мастеровыхъ и поощренія къ труду казенныхъ мастеровыхъ, уменьшатъ нѣсколько недостатки обязательнаго труда, а, между тѣмъ, Департаментъ надѣется, что въ продолженіи 1861 г. онъ успѣетъ представить на благоусмотрѣніе высшаго начальства свои

окончательныя соображенія, на основаніи коихъ онъ полагалъ бы возможнымъ преобразовать рабочіе экипажи въ кадры постоянныхъ Адмиралтейскихъ и заводскихъ мастеровыхъ, пополняя убыль оныхъ вольнонаемными людьми.

д) *Устройство мастерскихъ, замѣна валовыхъ людей механизмами и огражденіе Адмиралтействъ.*

По первымъ двумъ предметамъ въ 1860 г. сдѣланы нѣкоторыя распоряженія, о коихъ упомянуто въ VI и VII отдѣлахъ настоящаго отчета; но къ огражденію С.-Петербургскихъ Адмиралтействъ еще не приступлено.

Между тѣмъ, Департаментъ долженъ сказать, что онъ считаетъ огражденіе Адмиралтействъ предметомъ первой важности, какъ въ хозяйственномъ, такъ равно въ нравственномъ и экономическомъ отношеніяхъ.

Когда Адмиралтейства будутъ ограждены сплошными стѣнами достаточной высоты, тогда отнимется всякая возможность проникнуть въ Адмиралтейство или выйдти изъ него какимъ нибудь другимъ входомъ, кромѣ воротъ, исключительно для сего назначенныхъ. Всякій же входящій и все вывозимое изъ Адмиралтейства этимъ путемъ всегда можетъ быть осмотрѣно. Въ тоже время огражденіе Адмиралтействъ сплошными заборами дозволитъ уменьшить число людей, назначаемыхъ для караула, и вовсе не имѣть внутри Адмиралтейства такъ называемой семичастной команды, люди которой, при настоящемъ, неогражденномъ, положеніи Адмиралтействъ, принимаютъ главнѣйшее участіе въ покражахъ, случающихся въ Адмиралтействахъ.

Въ этихъ видахъ, Департаментъ полагалъ бы обнести С.-Петербургскія Адмиралтейства желѣзными оградами, на подобіе стѣнъ лѣсныхъ желѣзныхъ сараевъ.

Съ этою цѣлью Департаментъ пріобрѣлъ чертежи желѣзныхъ оградъ и, по составленіи надлежащихъ соображеній, полагаетъ ходатайствовать о разрѣшеніи заказать, на первое время, для образца, нѣсколько погонныхъ саженъ таковой ограды заграницею, съ тѣмъ, чтобы потомъ передать устройство этихъ оградъ казеннымъ заводамъ Горнаго вѣдомства, которое, какъ уже упомянуто выше, изъявило полную готовность содѣйствовать Морскому вѣдомству, въ удовлетвореніи надобностей его по устройству желѣзныхъ лѣсныхъ хранилищъ. Посему Департаментъ надѣется, что горные заводы не затруднят-

ся принять на себя также и работы по устройству желѣзныхъ оградъ.

е) *Устройство Адмиралтейскихъ Ижорскихъ Заводовъ.*

Относительно устройства Ижорскихъ Заводовъ, Департаментъ заявилъ свое мнѣніе, что отъ этихъ заводовъ тогда только можно будетъ ожидать правильнаго развитія и значительной для казны выгоды, когда они будутъ устроены на коммерческихъ основаніяхъ.

Преобразованіе заводовъ тѣсно связано, *во-первыхъ*, съ преобразованіемъ рабочихъ экипажей, такъ какъ изъ числа мастеровыхъ, работающихъ на заводахъ, 1200 человѣкъ принадлежатъ къ числу нижнихъ чиновъ 6 рабочаго экипажа, и, *во-вторыхъ*, со введеніемъ новой матеріальной отчетности.

Къ сожалѣнію, представленные Начальникомъ заводовъ проекты о преобразованіи оныхъ не только не сходятся съ тѣми началами, которыя указаны были для составленія этихъ проектовъ, но противорѣчатъ имъ, удерживая отчетность въ настоящемъ ея видѣ, сохраняя казенныхъ мастеровыхъ, оставляя хозяйственную часть съ техническою въ однихъ рукахъ и централизируя управленіе не только заводами, но и селеніемъ, до малѣйшихъ мелочей въ лицѣ Начальника заводовъ.

По этому Департаменту предстоитъ самому изучать организацію значительнѣйшихъ изъ частныхъ литейно-механическихъ заводовъ и тѣ изъ таковыхъ казенныхъ заводовъ, которые дѣйствуютъ на коммерческомъ правѣ.

36) Между другими мѣрами, осуществленіе которыхъ послужитъ къ многимъ улучшеніямъ по кораблестроительной части, необходимо указать на слѣдующія:

а) *Составленіе запаса лѣсовъ: дубоваго* по крайней мѣрѣ 5-тилѣтній, а *соснаваго*—3-хъ-лѣтній.

Хотя къ составленію запаса лѣсовъ уже приступлено, но если постройка судовъ изъ казенныхъ матеріаловъ будетъ продолжаться въ тѣхъ размѣрахъ, въ какихъ она производится теперь, то отъ лѣсовъ, пріобрѣтаемыхъ на отпускаемую на этотъ предметъ сумму въ количествѣ 675 т. руб. сер., рѣшительно не можетъ быть такихъ значительныхъ остатковъ, которые могли бы составить лѣсные запасы.

Между тѣмъ, кромѣ необходимости имѣть значительныя запасы лѣса на тѣ случаи, когда положеніе Государства по-

требуетъ усиленной постройки судовъ, наблюденіе надъ судами прежней постройки и значительная цѣнность лѣсовъ, употребляемыхъ нынѣ на постройку судовъ, заставляютъ стремиться къ тому, чтобы суда строились изъ совершенно сухаго лѣса. Иначе цѣль, для которой въ настоящее время дѣлаются значительные расходы по пріобрѣтенію лѣсовъ, годныхъ для кораблестроенія, — а именно прочность и долговѣчность судовъ, — не будетъ достигнута, и всѣ издержки по этому предмету Государства останутся не вознагражденными.

На счетъ составленія запаса лѣсовъ Департаментъ, въ непродолжительномъ времени, представилъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ особый докладъ.

Въ подкрѣпленіе же общаго мнѣнія о необходимости, чтобы всѣ лѣса, входящія въ постройку судовъ, были совершенно сухи, здѣсь можно привести свѣдѣніе, полученное о состояніи, въ которомъ найдены наборъ и обшивка корабля «Россія», разбираемаго ныны въ Свеаборгѣ.

Корабль «Россія» построенъ въ 1839 году, изъ казанскаго дуба и частью изъ лиственицы и сосны; обращенъ подъ блокшифъ въ 1856 году. Въ настоящее время онъ разобранъ до палубы гондека.

Финляндскій судостроитель, г. Якобсонъ, которому поручено по мѣрѣ разборки корабля «Россія» доставлять свѣдѣнія о состояніи, въ какомъ окажется наборъ этого корабля, доноситъ, что дубовый наборъ корабля оказался *совершенно гнилымъ*, въ особенности же со стороны наружной обшивки. Напротивъ того, лиственичныя и сосновыя прокладки между шпангоутами найдены *совершенно здоровыми*, при чемъ замѣчено, что тѣ мѣста набора, къ которымъ прилегали прокладки, остались въ прежнемъ видѣ, не смотря на общую гнилость набора. Бимсы изъ лиственицы найдены *совершенно сохранившимися*, за исключеніемъ ихъ оконечностей, которыя, соприкасаясь съ шпангоутами, найденными, какъ выше сказано, сгнившими, оказались также сгнившими, на разстояніи до одного фута отъ каждаго конца. Обшивка наружная и внутренняя, и въ особенности первая, сгнили.

По мнѣнію г. Якобсона дубъ на постройку корабля былъ употребленъ *совершенно свѣжій*, *не успѣвшій просохнуть*, лиственница же и сосна — *сухія*.

б) *Обнесеніе элинговъ С.-Петербургскихъ Адмиралтействъ сплошными стѣнами, вмѣсто имѣемыхъ нынѣ жалюзей.*

Относительно обнесенія элинговъ сплошными стѣнами, съ оконными металлическими рамами и съ такимъ устройствомъ, чтобы эти стѣны, посредствомъ механическаго приспособленія были отпираемы, когда это признается нужнымъ, для притока воздуха къ строенію въ достаточномъ количествѣ, Департаментъ вошелъ въ сношеніе съ Строительнымъ управленіемъ Морскаго Министерства.

Эту мѣру Департаментъ считаетъ совершенно необходимою, такъ какъ значительная цѣнность нынѣ строющихся судовъ заставляетъ принимать всѣ возможныя предосторожности къ тому, чтобы дожди и мятели, часто повторяющіеся въ нашемъ суровомъ климатѣ, какъ можно менѣе имѣли вліяніе на прочность постройки.

При настоящей защитѣ постройки, жалюзями, нѣтъ никакой возможности устранитъ тѣ случаи, когда занесенный въ пазы снѣгъ или мокрота прикрываются деревомъ или конопатью и бываютъ причиною преждевременной гнилости въ судахъ.

в) *Изданіе инструкцій для лицъ, служащихъ, по кораблестроительной и въ особенности по лѣсной части, а также составленіе правилъ и руководствъ для браковки и храненія лѣсовъ и распиловки ихъ въ доски.*

Для составленія упомянутыхъ инструкцій, правилъ и руководствъ Департаментъ продолжаетъ собирать необходимые матеріалы. Работа эта идетъ медленно, такъ какъ объ обязанностяхъ служащихъ по кораблестроительной части, кромѣ Регламента Петра I, у насъ нѣтъ другаго сборника. По этому приходится извлекать относящіяся къ этой части постановленія изъ различныхъ положеній, приказовъ и циркуляровъ, состоявшихся по Морскому вѣдомству. Сверхъ того, необходимо имѣть и изучить инструкціи, коими руководствуются чины по кораблестроительной части въ другихъ первоклассныхъ морскихъ державахъ. Точно то же слѣдуетъ сказать и о руководствахъ для пріема, храненія и распиловки лѣсовъ. Департаментъ приступилъ къ собиранію необходимыхъ по этой части свѣдѣній и по его порученію, какъ сказано въ V Отдѣлѣ, переведено уже одно сочиненіе по лѣсной части на русскій языкъ.

Чтобы имѣть людей, знакомыхъ съ условіями браковки лѣсовъ, Департаментъ полагаетъ воспользоваться на первое время тѣми, которые находились при Подполковникѣ Гезехусѣ, во время пріемки лѣса отъ Бугенгагена и К°. Какъ этимъ людямъ, такъ и тѣмъ изъ нижнихъ чиновъ здѣшнихъ рабочихъ экипажей или наемныхъ мастеровыхъ, которые окажутся свѣдущими въ дѣлѣ выбора бревенъ на распиловку въ палубныя доски и въ самой распиловкѣ, Департаментъ полагаетъ выдавать особое вознагражденіе, требуя, чтобы они на обракованный ими лѣсъ, бревна и доски клали свои клейма.

г) *Образованіе хорошихъ мастеровъ изъ соотечественниковъ.*

Должности мастеровъ, почти по всѣмъ портовымъ мастерствамъ, еще не такъ давно замѣщались лицами, кои имѣли лишь только нѣкоторыя практическія знанія въ ремеслѣ, которымъ должны были управлять; но были совершенно лишены даже поверхностныхъ теоретическихъ свѣдѣній объ искусствѣ и часто едва знали русскую грамоту.

Въ слѣдствіе сего мастерства въ нашихъ Адмиралтействахъ, въ продолженіи многихъ десятковъ лѣтъ оставались въ неподвижномъ, въ отношеніи усовершенствованія, состояніи, что имѣло неблагопріятное вліяніе на ходъ кораблестроительныхъ работъ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, двинувъ впередъ наше кораблестроеніе, не могъ не обратить вниманіе на неудовлетворительное состояніе мастерствъ въ портахъ.

Между многими мѣрами къ исправленію этого недостатка, допущенъ наемъ, въ большомъ числѣ, иностранныхъ мастеровъ. Но какъ эта мѣра не можетъ быть постоянною, то необходимо достигнуть и чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше, чтобы должности мастеровъ въ Адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ были замѣщаемы русскими подданными, получившими спеціальное теоретическое и практическое образованіе по той отрасли знаній, которыя необходимы для успѣшнаго выполненія ими своихъ обязанностей и постояннаго усовершенствованія ввѣренныхъ имъ частей.

Къ сожалѣнію у насъ нѣтъ такихъ частныхъ учебныхъ заведеній, въ которыхъ молодые люди могли бы получать техническое образованіе, но если бы таковыя открылись, то, вѣроятно, Морское вѣдомство не отказало бы въ своемъ содѣй-

ствіи имъ на первое время, такъ какъ оно весьма нуждается въ людяхъ, знающихъ различнаго рода ремесла.

До тѣхъ же поръ, по мнѣнію Департамента, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ должны служить преимущественнымъ источникомъ для замѣщенія служащими въ нихъ лицами упомянутыхъ должностей, послѣ нѣкоторой практической подготовки и, что весьма желательно, знакомства съ состояніемъ мастерствъ въ Адмиралтействахъ и на заводахъ первоклассныхъ морскихъ державъ.

Въ этихъ видахъ Департаментъ еще недавно ходатайствовалъ, чтобы число юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ не было ограничиваемо извѣстною цифрою, но чтобы въ эти званія принимались всѣ молодые люди, которые изъявятъ на это желаніе и по экзамену окажутся достойными пріема.

37) Заявивъ нѣкоторыя изъ предстоящихъ по кораблестроительной части надобностей, удовлетвореніе которыхъ не сопряжено ни съ большими усиліями, ни съ значительными издержками, Департаментъ считаетъ своею обязанностью повторить въ отчетѣ о своихъ дѣйствіяхъ, высказанное имъ въ отдѣльныхъ представленіяхъ убѣжденіе о необходимости приступить нынѣ же къ постройкѣ въ Россіи и преимущественно въ С. Петербургѣ, какъ пунктѣ самомъ удобномъ, *желѣзныхъ броненосныхъ судовъ.*

Департаментъ говоритъ желѣзныхъ потому, что, сколько ему извѣстно, опыты, произведенные въ Англіи надъ деревянными судами, обшитыми желѣзными бронями, привели къ тому заключенію, что броненосныя суда слѣдуетъ строить исключительно изъ желѣза.

Настойчивыя усилія, съ которыми Англія и Франція продолжаютъ постройку означенныхъ судовъ, и притомъ судовъ значительнѣйшихъ размѣровъ, заставляютъ полагать, что вопросъ о замѣнѣ этими судами обыкновенныхъ деревянныхъ судовъ, предназначаемыхъ для защиты береговъ, будетъ рѣшенъ въ пользу сего предположенія.

Въ такомъ случаѣ и Россіи придется вслѣдъ за другими морскими державами создать флотъ, способный защищать ея морскія границы, *изъ желѣзныхъ паровыхъ* броненосныхъ судовъ.

Обращаясь опять къ свѣдѣніямъ объ опытахъ надъ постройкою броненосныхъ желѣзныхъ судовъ въ Англіи находимъ, что

цѣна этого рода судовъ только не многимъ дороже дубовыхъ судовъ того же размѣра.

Если въ теченіи пяти или шести лѣтъ нашъ флотъ, благодаря усиліямъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, былъ замѣненъ паровымъ, то нѣтъ сомнѣнія, что рѣшимость начать постройку желѣзныхъ броненосныхъ судовъ у себя дома увѣнчается не меньшимъ успѣхомъ, если только приняты будутъ мѣры, обезпечивающія благополучный исходъ всякаго дѣла.

Эти мѣры, по мнѣнію Департамента, должны заключаться въ слѣдующемъ:

1) Приступить нынѣ же къ постройкѣ здѣсь небольшаго желѣзнаго броненоснаго судна, предоставивъ постройку его одному изъ здѣшнихъ частныхъ заводчиковъ, и требуя отъ него, чтобы для наблюденія за этою постройкою было приглашено нѣсколько лицъ изъ-за границы, знакомыхъ съ ходомъ подобныхъ работъ, какъ въ теоретическомъ, такъ и въ практическомъ отношеніи, т. е. инженеровъ и мастеровыхъ; если же заводчикъ найдетъ это послѣднее условіе не удобоисполнимымъ для него, то необходимо будетъ выписать означенныя лица самому Морскому вѣдомству.

2) Между тѣмъ привести въ исполненіе предположеніе о командированіи въ Англію, на тѣ частныя верфи, на которыхъ производится постройка для тамошняго правительства броненосныхъ фрегатовъ, нѣсколькихъ (и чѣмъ больше, тѣмъ лучше) казенныхъ опытныхъ кузнецовъ, присоединивъ къ нимъ двухъ или трехъ, не менѣе свѣдущихъ, Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ для изученія этого новаго способа судостроенія и сообщенія Морскому вѣдомству подробнѣйшихъ техническихъ свѣдѣній о самыхъ способахъ производства работъ по постройкѣ подобныхъ судовъ въ Англіи, и о результатахъ, какими эти работы сопровождаются.

Что касается до матеріала, необходимаго для постройки таковыхъ судовъ, то въ немъ у насъ не будетъ недостатка, ибо вслѣдъ за началомъ постройки желѣзныхъ судовъ здѣсь, сосѣдніе Петербургу желѣзодѣлательные заводы станутъ развивать свою дѣятельность въ производствѣ желѣзныхъ листовъ и плитъ, такъ какъ уже и теперь нѣкоторые изъ нихъ представили образцы ихъ издѣлій въ этомъ родѣ.

Если мы будемъ выжидать чѣмъ рѣшится вопросъ о замѣнѣ деревянныхъ судовъ желѣзными, не принимая мѣръ къ усвоенію себѣ технической стороны этого дѣла, то, по мнѣнію Департамента, трудно будетъ, если не невозможно, успѣть вдругъ соорудить надлежащее число таковыхъ судовъ въ то время, когда польза постройки будетъ уже дѣломъ рѣшеннымъ, и наши противники будутъ считать ихъ десятками.

Когда Морскому вѣдомству пришлось создавать паровой флотъ, изъ судовъ болѣе значительныхъ размѣровъ, мы имѣли искусныхъ корабельныхъ инженеровъ, матеріалъ и верфи для постройки столь же большихъ деревянныхъ судовъ, какими обладали наши противники, и потому намъ пришлось тогда употребить значительныя усилія только на снабженіе нашихъ судовъ паровыми механизмами для того, чтобы приблизить матеріальную сторону нашего флота къ тому состоянію, въ которомъ эта часть находилась у нашихъ противниковъ, и мы успѣли въ этомъ. Теперь же, если мы отстанемъ отъ нихъ, то намъ понадобится созидать вдругъ совершенно новый способъ постройки судовъ и въ то время, когда едва ли будетъ возможность пользоваться указаніями свѣдущихъ въ этомъ дѣлѣ лицъ.

На громадность издержекъ употребляемыхъ на флоты, ропщутъ всѣ націи, а между тѣмъ всѣ люди, слѣдящія за историческими событіями, того убѣжденія, что величіе націй нераздѣльно связано съ ихъ силою на морѣ, и что безъ этой силы нѣтъ истиннаго могущества.

38) Въ заключеніе отчета Департамента за 1860 г., слѣдуетъ сказать, что содержаніе нашихъ агентовъ заграницею, при настоящихъ частыхъ надобностяхъ въ полученіи различнаго рода свѣдѣній по кораблестроительной части, покупкѣ и заказѣ судовъ, механизмовъ, матеріаловъ и вещей, Департаментъ признаетъ весьма полезнымъ, и въ этомъ отношеніи онъ обязаннымъ себя считаетъ отдать полную справедливость г. Генералъ-Адъютанту Графу Путятину, Капитану 1 ранга Лобанову-Ростовскому и Капитанъ-Лейтенантамъ Пещурову и Колокольцову, что всѣ просьбы Департамента были ими исполнены самымъ удовлетворительнымъ образомъ. Въ какихъ же именно случаяхъ Департаментъ относился къ вышеозначеннымъ лицамъ, свѣдѣнія объ этомъ заключаются почти во всѣхъ отдѣлахъ настоящаго отчета.